DaimlerChrysler

ESP®
7G-TRONIC
Hybrid
HEMI®
BlueTec 5
Night View
Stow'n Go™
Telligent
PRE-SAFE®
DISTRONIC

Innovationen für unsere Kunden

Geschäftsbericht 2004

Wichtige Kennzahlen

DaimlerChrysler-Konzern

	2004	2004	2003	2002	04/03
In Millionen	**US $ [1]**	**€**	**€**	**€**	**Veränd. in %**
Umsatz	192.319	**142.059**	136.437	147.368	+4[2]
Europäische Union	64.162	**47.394**	48.496	46.546	-2
davon Deutschland	30.210	**22.315**	24.182	23.121	-8
NAFTA	99.187	**73.266**	73.477	87.831	–0
davon USA	86.957	**64.232**	64.757	77.686	–1
Übrige Märkte	28.970	**21.399**	16.397	15.206	+31
Aufgegebene Aktivitäten	–	**–**	(1.933)	(2.215)	–
Beschäftigte (am Jahresende)		**384.723**	362.063	365.571	+6
Sachinvestitionen	8.645	**6.386**	6.614	7.145	–3
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	7.660	**5.658**	5.571	5.942	+2
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.973	**11.060**	13.826	15.909	–20
Operating Profit	7.790	**5.754**	5.686	6.854	+1
Konzernergebnis	3.338	**2.466**	448	4.718	+450
je Aktie (in US $/€)	3,29	**2,43**	0,44	4,68	+452
Dividendensumme	2.057	**1.519**	1.519	1.519	±0
Dividende je Aktie (in €)		**1,50**	1,50	1,50	±0

1 Umrechnung: € 1 = US $ 1,3538 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 31.12.2004).
2 Bereinigt um Wechselkurs- und Konsolidierungskreisveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 7%.

Automobile Zukunft zum Anfassen

Unser rollendes Forschungslabor F 500 Mind ist mit Hybridantrieb, Nachtsichtsystem, Multivision-Display und vielen weiteren Innovationen für unsere Kunden ausgestattet. Forscher von DaimlerChrysler setzen dieses Fahrzeug ein, um die Alltagstauglichkeit und Akzeptanz technischer Neuentwicklungen unter realen Bedingungen zu untersuchen. Weitere Informationen zu diesem innovativen Forschungsfahrzeug finden Sie auf Seite 74 dieses Geschäftsberichts.

Wichtige Ereignisse » » »
Geschäftsfelder

Geschäftsfelder

Mercedes Car Group

Werte In Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €	04/03 Veränd. in %
Operating Profit	2.255	1.666	3.126	–47
Umsatz	67.189	49.630	51.446	-4
Sachinvestitionen	3.172	2.343	2.939	–20
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	3.566	2.634	2.687	–2
Absatz (Einheiten)		1.226.773	1.216.938	+1
Beschäftigte (31.12.)		105.857	104.151	+2

Chrysler Group

Werte In Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €	04/03 Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	1.932	1.427	(506)	–
Umsatz	67.010	49.498	49.321	+0
Sachinvestitionen	3.584	2.647	2.487	+6
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.125	1.570	1.689	–7
Absatz (Einheiten)		2.779.895	2.637.867	+5
Beschäftigte (31.12.)		84.375	93.062	–9

Nutzfahrzeuge

Werte In Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €	04/03 Veränd. in %
Operating Profit	1.803	1.332	811	+64
Umsatz	47.064	34.764	26.806	+30
Sachinvestitionen	1.603	1.184	958	+24
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.660	1.226	946	+30
Absatz (Einheiten)		712.166	500.981	+42
Beschäftigte (31.12.)		114.602	88.014	+30

Dienstleistungen

Werte In Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €	04/03 Veränd. in %
Operating Profit	1.692	1.250	1.240	+1
Umsatz	18.871	13.939	14.037	-1
Vertragsvolumen	138.628	102.399	98.199	+4
Sachinvestitionen	123	91	76	+20
Beschäftigte (31.12.)		11.224	11.035	+2

Übrige Aktivitäten

Werte In Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €	04/03 Veränd. in %
Operating Profit [1]	617	456	1.329	–66
Umsatz [1]	2.978	2.200	4.084	–46
Sachinvestitionen [1]	181	134	169	–21
Forschungs- und Entwicklungsaufwand [1]	309	228	420	–46
Beschäftigte (31.12.)		20.636	20.192	+2

1 Enthält im Jahr 2003 Umfänge von aufgegebenen Aktivitäten (MTU Aero Engines).

Wichtige Ereignisse*

Januar 2004

Auftakt der Produktoffensive der Chrysler Group auf der North American International Auto Show in Detroit. Die Chrysler Group präsentiert die neuen Modelle Chrysler 300 / 300C, Dodge Magnum und weitere Modellneuheiten und gibt einen Ausblick auf die Produktoffensive des Jahres 2004 (vgl. S. 57).

März 2004

Neuer Mercedes-Benz SLK feiert Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon. Die sportlichen Merkmale sind deutlich prägnanter als beim Vorgängermodell. Der SLK ist Trendsetter und Technologieführer unter den Sportwagen seiner Klasse (vgl. S. 52).

DaimlerChrysler erhöht Anteil an Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) von 43% auf 65%. MFTBC ist ein führender Nutzfahrzeughersteller in Japan und hat eine starke Marktposition in Südostasien (vgl. S. 20).

April 2004

Finanzielle Unterstützung von Mitsubishi Motors eingestellt. Vorstand und Aufsichtsrat von DaimlerChrysler beschließen am 22. 4., an der von Mitsubishi Motors Corporation (MMC) geplanten Kapitalerhöhung nicht teilzunehmen sowie die weitere finanzielle Unterstützung für MMC einzustellen. Vertraglich vereinbarte Projekte werden fortgeführt (vgl. S. 20).

Juni 2004

Weltpremiere der neuen A-Klasse. Die zweite Generation des Mercedes-Bestsellers setzt Standards in puncto Design, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Variabilität (vgl. S. 52).

Juli 2004

Vereinbarung zur »Zukunftssicherung 2012« in Deutschland geschlossen. Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung schließen am 23. 7. eine Vereinbarung, die mittelfristig jährliche Kosteneinsparungen von € 500 Mio. ermöglicht und einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze in Deutschland leistet (vgl. S. 72).

* Diese Übersicht enthält eine Auswahl von Ereignissen, die für DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2004 von besonderer Bedeutung waren. Die Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

August 2004

DaimlerChrysler verkauft 10,5%-Anteil an Hyundai Motor Company (HMC). Gemeinsame Projekte wie die Entwicklung und Produktion einer Vierzylinder-Benzinmotoren-Familie (World-Engine-Projekt) von DaimlerChrysler, HMC und Mitsubishi Motors Corporation (MMC) werden fortgeführt (vgl. S. 20).

September 2004

Weltpremiere der neuen Modelle Atego und Axor auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. Mercedes-Benz präsentiert zahlreiche Neuheiten wie die komplett überarbeiteten Lkw-Baureihen Atego und Axor, die neue BlueTec-Dieseltechnologie, den Hybridantrieb für den Sprinter sowie den Setra-Omnibus S415 GT (vgl. S. 63, 75, 77).

Die Chrysler Group setzt ihre Produktoffensive mit der Einführung der neuen Modelle Jeep® Grand Cherokee und Dodge Dakota fort (vgl. S. 57).

November 2004

Verträge zur lokalen Fertigung von Mercedes-Benz Pkw und Transportern am 26. 11. in China unterzeichnet. Ein Meilenstein zur Gründung von Gemeinschaftsunternehmen zur Produktion von Automobilen in China ist damit erreicht (vgl. S. 19).

DaimlerChrysler Services erhält die vorläufige Zulassung zur Aufnahme des Finanzdienstleistungsgeschäfts in China (vgl. S. 19).

Dezember 2004

DaimlerChrysler und General Motors kündigen Kooperation zur Entwicklung von Hybridantrieben an. Die gemeinsame Entwicklung eines umfassenden Two-Mode-Hybridantriebs für den Einsatz in Modellen von Mercedes Car Group, Chrysler Group und General Motors wurde begonnen (vgl. S. 75).

Toll Collect erhält die besondere vorläufige Betriebserlaubnis. Zuvor waren wesentliche Tests zur satellitengestützten Mauterhebung erfolgreich durchgeführt worden. Der Start der elektronischen Mauterhebung für Lkw über 12 t in Deutschland am 1. 1. 2005 verlief reibungslos (vgl S. 69).

Innovationen für unsere Kunden

Innovation ist der Motor unseres Unternehmens und der Schlüssel zum weltweiten Erfolg von DaimlerChrysler. Das hat bei uns Tradition – denn schon seit mehr als 100 Jahren stehen DaimlerChrysler und seine Vorgängerunternehmen für bahnbrechende Innovationen im Automobilbau. Mit rund 4.700 Patenten jährlich sichert DaimlerChrysler heute seine technologische Spitzenposition und damit den Vorsprung im internationalen Wettbewerb. Mit Innovationen, die unsere Kunden tagtäglich in unseren Produkten erleben können, wollen wir auch künftig Trends setzen.

Hinter diesen Innovationen stehen viele kreative Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit Leidenschaft daran arbeiten, gute Produkte noch besser und schlanke Prozesse noch effizienter zu machen. In den Fotoreportagen in diesem Geschäftsbericht wollen wir Ihnen, stellvertretend für viele andere, einige dieser Menschen und ihre Arbeit vorstellen: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von DaimlerChrysler, die mit ihrer Arbeit im Jahr 2004 Akzente gesetzt haben – zum Nutzen unserer Kunden.

Inhalt

Grundlegende Informationen

Lagebericht

Geschäftsfelder

Übergreifende Aufgaben

Corporate Governance

Konzernabschluss

Weitere Informationen

4 Brief des Vorstandsvorsitzenden
10 Mitglieder des Vorstands
12 Die DaimlerChrysler-Aktie

16 Überblick
18 Geschäft und Rahmenbedingungen
23 Ertragslage
29 Wertorientierte Steuerungsgrößen
31 Finanzlage
34 Vermögenslage
36 Faktoreinsatz
37 Beschäftigung
38 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2004
38 Risikobericht
44 Ausblick

48 Mercedes Car Group
54 Chrysler Group
60 Nutzfahrzeuge
66 Dienstleistungen
70 Übrige Aktivitäten

72 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
74 Forschung und Technologie
76 DaimlerChrysler und die Umwelt
78 Weltweiter Einkauf
80 DaimlerChrysler in der Gesellschaft

82 Bericht des Aufsichtsrats
85 Mitglieder des Aufsichtsrats
86 Bericht des Prüfungsausschusses
87 Corporate Governance bei DaimlerChrysler
90 Vergütungsbericht
94 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

96 Gliederung
98 Erklärung des Vorstands
99 Bericht des unabhängigen registrierten Abschlussprüfers
100 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
102 Konzernbilanz
103 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
104 Konzern-Kapitalflussrechnung
106 Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens
108 Konzernanhang

168 DaimlerChrysler weltweit
170 Wichtige Gesellschaften
172 Mehrjahresübersicht
174 Internationale Konzernrepräsentanzen
Adressen/Informationen
Internet Service
Finanzkalender 2005

Mitglieder des Vorstands

Günther Fleig (56)
Personal & Arbeitsdirektor,
Bestellung bis 09/2009

Manfred Gentz (63)
Finanzen & Controlling,
Aus dem Vorstand ausgeschieden
am 15. Dezember 2004

Thomas Weber (50)
Forschung & Technologie,
Bestellung bis 12/2010

Andreas Renschler (46)
Nutzfahrzeuge,
Bestellung bis 09/2007

Eckhard Cordes (54)
Mercedes Car Group,
Bestellung bis 12/2008

Jürgen Hubbert (65)
Executive Automotive Committee (EAC),
Bestellung bis 04/2005

Rüdiger Grube (53)
Konzernentwicklung/China
Bestellung bis 09/2007

Thomas W. Sidlik (55)
Weltweiter Einkauf,
Bestellung bis 12/2008

Thomas W. LaSorda (50)
Chief Operating Officer (COO)
Chrysler Group, Stellvertretendes Vorstandsmitglied,
Bestellung bis 04/2007

Jürgen E. Schrempp (60)
Vorstandsvorsitzender,
Bestellung bis 04/2008

Dieter Zetsche (51)
Chrysler Group,
Bestellung bis 12/2008

Bodo Uebber (45)
Finanzen & Controlling/
Financial Services
Bestellung bis 12/2006

Die DaimlerChrysler-Aktie

Hohe Rohstoffpreise dämpfen Wirtschaftswachstum und damit Erholung der Aktienmärkte | Automobilaktien durch hartes Wettbewerbsumfeld in USA zusätzlich belastet | DaimlerChrysler-Aktie in schwierigem Umfeld leicht unter Vorjahresniveau | 50.000 Aktionäre nutzen Persönlichen Internet Service

Entwicklung wichtiger Börsenindizes

	Stand Ende 2004	Stand Ende 2003	Veränderung in %
Dow Jones Industrial Average	**10.783**	10.454	+ 3
Nasdaq 100	**1.621**	1.468	+10
FTSE 100	**4.814**	4.477	+8
Nikkei	**11.489**	10.677	+8
Dow Jones Euro Stoxx 50	**2.951**	2.761	+7
DAX 30	**4.256**	3.965	+7
Dow Jones Stoxx Auto Index	**193**	190	+1
S&P Automobiles Industry Index	**159**	173	- 8
Zum Vergleich: DaimlerChrysler-Aktie (in €)	**35,26**	37,00	-5

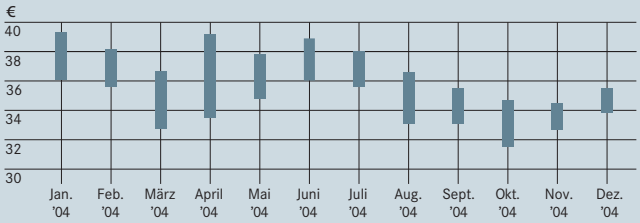
Die internationalen Börsen im Jahr 2004. Nach der sehr guten Börsenentwicklung im Jahr 2003, mit der eine dreijährige Baisse beendet wurde, haben die wichtigsten Weltbörsen fast über das gesamte Jahr 2004 hinweg seitwärts tendiert. Erst das aufkommende Kaufinteresse zum Jahresende führte dazu, dass der DAX, der Dow Jones EuroStoxx 50, der S&P 500, der Nikkei und der Dow Jones Industrial auf höherem Niveau schlossen.

Das trotz der konjunkturellen Erholung der Weltwirtschaft insgesamt zurückhaltende Investorenverhalten war hauptsächlich auf die erheblich gestiegenen Rohstoffpreise, insbesondere die deutliche Verteuerung des Erdöls, und den starken Anstieg des Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen. Der nachhaltig starke Euro belastete vor allem die Kurse von exportorientierten europäischen Unternehmen.

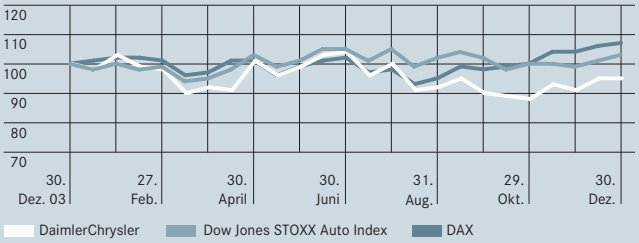
Von den steigenden Rohstoffpreisen waren hauptsächlich die globalen Automobilhersteller beeinträchtigt, wobei die in den USA tätigen Unternehmen zusätzlich von einer weiteren Verschärfung des Wettbewerbs im dortigen Automobilmarkt betroffen waren. Aber auch aufgrund der Erwartung höherer Zinsen und der damit verbundenen Konsequenzen für das Automobil- und Finanzdienstleistungsgeschäft büßte der Automobilsektor im Vergleich zu anderen Branchen an Attraktivität ein.

Während der US-amerikanische Autoindex deutlich nachgab, schloss der europäische knapp über dem Vorjahresniveau. Dieser war jedoch der schwächste europäische Branchenindex im Jahr 2004.

Höchst- und Tiefstkurse DaimlerChrysler in €



Börsenkursentwicklung (indiziert)



Die Kursentwicklung der DaimlerChrysler-Aktie. Auch die DaimlerChrysler-Aktie konnte sich dem allgemeinen Markttrend nicht entziehen. Dennoch bewies der Kurs in diesem schwierigen Marktumfeld relative Stärke. DaimlerChrysler war im Jahr 2004 die stärkste Automobilaktie im DAX 30 und wies auch eine deutlich bessere Performance auf als die US-amerikanischen Automobilhersteller.

Zu Beginn des Jahres 2004 konnte die DaimlerChrysler-Aktie den im Herbst des Vorjahres begonnenen Aufwärtstrend zunächst weiter fortsetzen. Der Kurs profitierte von der Zuversicht, dass sich die wirtschaftliche Erholung in den USA fortsetzen würde und die Chrysler Group von der anlaufenden Produktoffensive nachhaltig profitieren könnte. Bis Ende Januar legte der Kurs auf knapp € 40 zu. Aufgrund von Gewinnmitnahmen institutioneller Anleger kam der Kurs anschließend jedoch deutlich unter Druck.

Dieser Verkaufsdruck setzte sich infolge der Terroranschläge in Madrid und eines insgesamt schwächeren Börsenumfelds bis weit in den April hinein fort. Der Kurs ging in dieser Phase auf rund € 34 zurück. Auf diesem Niveau nahmen die Käufe wieder deutlich zu. Aufgrund der besser als erwartet ausgefallenen Ergebnisse des ersten Quartals und der Ankündigung, nicht an der Kapitalerhöhung bei Mitsubishi Motors teilzunehmen, stieg der Kurs bis Ende April erneut auf € 39.

Nach einer zwischenzeitlichen Schwächephase notierte der Kurs Ende Juni bei € 38. Mit dem dramatischen Anstieg des Ölpreises und der deutlichen Abschwächung des US-Dollar gegenüber dem Euro von knapp US $ 1,20 auf US $ 1,35 kamen die Kurse in der zweiten Jahreshälfte wieder unter Druck. Dabei entwickelte sich der Automobilsektor schwächer als der Gesamtmarkt. Auch die DaimlerChrysler-Aktie konnte sich von dieser Entwicklung nicht abkoppeln und fiel bis Ende Oktober auf ein Jahrestief von € 31,63.

Bei der Vorstellung der Zahlen für das dritte Quartal wurde dann angekündigt, dass die Mercedes Car Group im Jahr 2004 ein schwächeres Ergebnis als im Vorjahr erzielen würde. Obwohl mehrere Analysten im Anschluss daran ihre Ergebnisprognosen, Kursziele und Anlageempfehlungen reduziert hatten, konnte die Aktie bis zum Jahresende wieder zulegen. Im November und Dezember kletterte die Aktie um 9% und tendierte damit deutlich stärker als der DAX und der Dow Jones Auto Index. Der Kurs der DaimlerChrysler-Aktie konnte jedoch das Vorjahresniveau nicht ganz halten und schloss mit € 35,26 um 5% niedriger als zum Jahresende 2003.

Zum Jahresbeginn 2005 konnte die DaimlerChrysler-Aktie ihre starke Aufwärtsentwicklung vom Jahresende 2004 nicht weiter fortsetzen, obwohl der Kapitalmarkt die neu vorgestellten Modelle auf der Detroit Motor Show sehr positiv aufgenommen hatte. Investoren hielten sich insbesondere aufgrund des wieder deutlich höheren Ölpreises und des weiterhin vergleichsweise schwachen US-Dollars zurück.

Kennzahlen

31. Dezember	2004 US $	2004 €	2003 €
Gezeichnetes Kapital (in Millionen)	3.565	2.633	2.633
Anzahl der Aktien (in Millionen)		1.012,8	1.012,8
Börsenkurswert (in Milliarden)	48,7	35,7	37,5
Anzahl der Aktionäre (in Millionen)		1,7	1,8
Indexgewichtung			
DAX 30		6,4%	7,2%
Dow Jones Euro Stoxx 50		1,2%	1,3%
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's		BBB	BBB
Moody's		A3	A3
Fitch		BBB+	BBB+
Dominion Bond		A-	A-

Kennzahlen je Aktie

		2004 US $	2004 €	2003 €
Konzern-Jahresüberschuss		3,29	2,43	0,44
Konzern-Jahresüberschuss (verwässert)		3,29	2,43	0,44
Dividende			1,50	1,50
Eigenkapital (31.12.)		44,84	33,12	34,05
Börsenkurs:	Jahresende	48,05 [2]	35,26 [1]	37,00 [1]
	Höchst	49,26 [2]	39,41 [1]	37,34 [1]
	Tiefst	40,20 [2]	31,63 [1]	23,94 [1]

1 Kurse der Deutschen Wertpapierbörse Frankfurt.
2 Kurse der New York Stock Exchange.

Breite Aktionärsbasis. Mit rund 1,7 Mio. Aktionären verfügt DaimlerChrysler über eine breite Aktionärsbasis. Institutionelle Anleger halten 56,8% des Aktienkapitals, 25,6% befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren hielten zum Jahresende 2004 rund 75% des Kapitals, ca. 17% lagen bei US-Investoren.

Die Deutsche Bank hat ihren Anteil im Jahresverlauf von 11,8% auf 10,4% reduziert. Gegenüber dem Vorjahr hat sich deshalb der Free Float um 1,4 Prozentpunkte auf 82,4% erhöht.

Ende Januar 2005 hat das Emirat Dubai bekannt gegeben, dass die Dubai International Capital einen Anteil von rund 2% an DaimlerChrysler erworben hat.

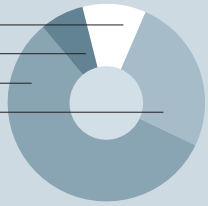
Im deutschen Aktienindex DAX 30 stand die DaimlerChrysler-Aktie am Jahresende 2004 mit einem Gewicht von 6,4% an sechster Stelle. Im Dow Jones Euro Stoxx 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 1,2% vertreten. Der Umsatz der Daimler-Chrysler-Aktien belief sich im Jahr 2004 weltweit auf rund 1,5 (2003: 1,7) Mrd. Stück. Davon entfielen ca. 123 (2003: 153) Mio. auf die US-amerikanischen Aktienmärkte und 1.336 (2003: 1.561) Mio. auf die deutschen Börsen.

Investor-Relations-Aktivitäten. Wie in den vergangenen Jahren waren unsere Aktivitäten insbesondere darauf ausgerichtet, Analysten, institutionelle Anleger, Rating-Agenturen sowie die privaten Aktionäre zeitnah und verlässlich über das Unternehmen zu informieren. Dabei waren die Hauptversammlung in Berlin mit rund 10.000 Besuchern sowie der Investor-Relations-Auftritt auf der Unternehmens-Webseite wichtige Instrumente, um unsere privaten Aktionäre über die Strategie des Unternehmens sowie über die Geschäftsentwicklung zu informieren.

Aktionärsstruktur am 31. 12. 2004

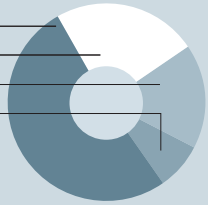
nach Aktionärsgruppen

Deutsche Bank	10,4%
Kuwait Investment Authority	7,2%
Institutionelle Investoren	56,8%
Privatinvestoren	25,6%



nach Regionen

Deutschland	51,5%
Europa, ohne Deutschland	23,7%
USA	17,1%
Sonstige	7,7%



Für institutionelle Anleger und Analysten führten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas und Asiens sowie mehr als 100 Einzelgespräche in Stuttgart, New York und Auburn Hills durch.

Bei wichtigen internationalen Analysten- und Investorenkonferenzen wurden das Unternehmen präsentiert sowie Strategie und Geschäftsverlauf erläutert. Darüber hinaus wurden spezielle Veranstaltungen, so genannte Division Days, durchgeführt, die einen tieferen Einblick in die Mercedes Car Group, die Chrysler Group und den Nutzfahrzeugbereich ermöglichten. Ferner haben wir die Finanzwelt durch Telefonkonferenzen, die wir zeitgleich auch im Internet übertragen haben, über unsere Quartalsergebnisse und wichtige Ereignisse informiert.

Direkte elektronische Aktionärskommunikation. Über den neuen »Persönlichen Internet Service« können DaimlerChrysler-Aktionäre die Einladungen zu unseren Hauptversammlungen auf Wunsch nun auch per E-Mail erhalten. Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes unterstützt der Persönliche Internet Service die Aktionäre nun von der Einladung zur Hauptversammlung bis hin zur Erteilung von Vollmacht und Weisungen für die Ausübung des Stimmrechts, falls die Aktionäre nicht an der Hauptversammlung teilnehmen können. Damit erleichtern wir unseren Aktionären die Wahrnehmung ihrer Aktionärsrechte, reduzieren die Kosten und schonen die Umwelt durch den Verzicht auf Papier.

Ganzjährig steht der Persönliche Internet Service den Aktionären mit weiteren Funktionen zur Verfügung und ist für Investor Relations so zu einer neuen Plattform für die zielgerichtete elektronische Kommunikation mit den Aktionären geworden. Neu ist vor allem die Möglichkeit, persönliche Daten im Aktienregister online einsehen und bearbeiten zu können. Darüber hinaus kann sich der Aktionär in elektronischer Form über das Unternehmen unterrichten lassen.

Mit rd. 50.000 Nutzern im Jahr 2004 hatte der neue Service einen sehr erfolgreichen Start. Den Zugang und weitere Informationen zum Persönlichen Internet Service finden Sie im Internet unter https://register.daimlerchrysler.com.

Lagebericht

Überblick

- Die globalen Automobilmärkte haben sich im Jahr 2004 insgesamt positiv entwickelt. Dabei hat vor allem der Nutzfahrzeugsektor von der regen Investitionstätigkeit in wichtigen Märkten profitiert. Die großen Pkw-Märkte Nordamerika, Westeuropa und Japan sind hingegen nur leicht gewachsen (vgl. S. 21).

- DaimlerChrysler hat im Jahr 2004 insgesamt 4,7 Mio. Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 8% übertroffen (vgl. S. 21).

- Der Konzernumsatz von DaimlerChrysler stieg im Jahr 2004 um 4% auf € 142,1 Mrd. Bereinigt um Wechselkurseffekte und Veränderungen im Konsolidierungskreis lag der Umsatz um 7% höher als im Vorjahr (vgl. S. 22).

- Der Operating Profit übertraf mit € 5,8 Mrd. deutlich den Zielwert von € 5,1 Mrd. (Operating Profit des Vorjahres ohne Restrukturierungsaufwendungen bei der Chrysler Group und den Gewinn aus der Veräußerung von MTU Aero Engines). Zum Anstieg hat vor allem die deutliche Ergebnisverbesserung der Chrysler Group und des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge beigetragen. Der Beitrag der Mercedes Car Group zum Operating Profit des Konzerns ist hingegen stark zurückgegangen, während das Geschäftsfeld Dienstleistungen einen hohen Beitrag in der Größenordnung des Vorjahres erbrachte (vgl. S. 23).

- Das Konzernergebnis stieg von € 0,4 auf € 2,5 Mrd. Das Ergebnis je Aktie lag mit € 2,43 ebenfalls deutlich über dem Wert des Vorjahres (vgl. S. 28).

Anmerkung:
Die US-Dollar-Werte in den Tabellen stellen keine Pflichtangaben dar und sind ungeprüft. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1= US $ 1,3538 (Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 31. Dezember 2004).

- Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, eine Dividende in Höhe von € 1,50 (i. V. € 1,50) auszuschütten. Dieser Vorschlag orientiert sich sowohl an der Geschäftsentwicklung im Jahr 2004 als auch an den Perspektiven für die kommenden Geschäftsjahre (vgl. S. 29).

- Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit lag mit € 11,1 Mrd. unter dem Niveau des Vorjahres (€ 13,8 Mrd.). Dies ist unter anderem auf die gestiegene Mittelbindung aufgrund des höheren Produktions- und Geschäftsvolumens zurückzuführen. Belastend wirkte auch der schwächere US-Dollar, so dass die in Euro umgerechneten Mittelzuflüsse der amerikanischen Gesellschaften geringer als im Vorjahr ausfielen (vgl. S. 31).

- Vor allem aufgrund der günstigeren Entwicklung im operativen Geschäft haben die Rating-Agenturen Standard & Poor's, Moody's und Fitch im Jahr 2004 ihren Ausblick zu ihrem jeweiligen DaimlerChrysler-Credit-Rating angehoben (vgl. S. 33).

- Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2003 um € 4,4 Mrd. auf € 182,7 Mrd. Der Anstieg ist vor allem auf die Vollkonsolidierung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) zurückzuführen. Darüber hinaus hat dazu auch die positive Entwicklung des Finanzdienstleistungsgeschäfts beigetragen (vgl. S. 34).

- Unter der Annahme eines moderaten Anstiegs der weltweiten Automobilnachfrage gehen wir davon aus, dass der Automobilabsatz von DaimlerChrysler im Jahr 2005 und in den Folgejahren weiter ansteigen sollte (vgl. S. 46).

- Nach einem schwächeren ersten und zweiten Quartal erwarten wir für das Gesamtjahr 2005 einen leichten Anstieg des Operating Profit gegenüber dem Jahr 2004. Mit deutlichen Ergebnisverbesserungen ist in den Jahren 2006 und 2007 zu rechnen, wenn die Produktoffensive der Mercedes Car Group voll zum Tragen kommt und weitere neue Modelle der Chrysler Group verfügbar sind. Herausforderungen können sich allerdings aus einem anhaltend schwachen US-Dollar und hohen Rohstoffpreisen ergeben (vgl. S. 46).

18 Geschäft und Rahmenbedingungen

18 Das Unternehmen
20 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
21 Geschäftsentwicklung

23 Ertragslage

23 Operating Profit
26 Überleitung vom Operating Profit zum Ergebnis vor Finanzergebnis
28 Finanzergebnis
28 Ertragsteuern
28 Konzernergebnis
29 Dividende

29 Wertorientierte Steuerungsgrößen

29 Steuerungsinstrumentarium
30 Entwicklung der Kapitalrenditen

31 Finanzlage

31 Cash Flow
32 Refinanzierung
33 Rating

34 Vermögenslage

34 Konzernbilanz
35 Finanzierung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen

36 Faktoreinsatz

36 Investitionen
36 Forschung und Entwicklung
37 Einkauf

37 Beschäftigung

38 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2004

38 Risikobericht

38 Risikomanagement
39 Volkswirtschaftliche Risiken
40 Branchen- und unternehmensspezifische Risiken
41 Währungs-, Zinsänderungs- und Aktienkurs- sowie Commodity-Preis-Risiken
43 Rechtliche Risiken
43 Gesamtrisiko

44 Ausblick

44 Weltwirtschaft
44 Automobilmärkte
44 Geschäftsfelder
46 DaimlerChrysler-Konzern
46 Investitionen
47 Forschung und Entwicklung
47 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Geschäft und Rahmenbedingungen

Das Unternehmen

Die DaimlerChrysler AG entstand im November 1998 aus dem Zusammenschluss der Daimler-Benz AG und der Chrysler Corporation. Das Unternehmen blickt auf eine mehr als hundertjährige Tradition zurück, die bei beiden Vorgängerunternehmen durch Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist DaimlerChrysler ein führender Anbieter von hochwertigen Pkw, Geländewagen, Minivans und Pickups sowie der weltweit größte Hersteller von Nutzfahrzeugen. Darüber hinaus ist DaimlerChrysler an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem weltweit führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, mit 33% beteiligt.

Mit seinen starken Marken und dem umfassenden Angebot an Fahrzeugen, das vom Kleinwagen bis zum Schwer-Lkw reicht und durch maßgeschneiderte Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette ergänzt wird, ist DaimlerChrysler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 20 Ländern. Die weltweite Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet dem Unternehmen beachtliche Potenziale zur Effizienzsteigerung und damit Vorteile im internationalen Wettbewerb.

Der Umsatz von DaimlerChrysler in Höhe von € 142,1 Mrd. im Jahr 2004 wurde zu 33% vom Geschäftsfeld Mercedes Car Group erwirtschaftet, zu 35% von der Chrysler Group, zu 23% von den Nutzfahrzeugen, zu 8% vom Geschäftsfeld Dienstleistungen und zu 1% im Segment Übrige Aktivitäten.

Das Produktangebot der **Mercedes Car Group** reicht von den hochwertigen Kleinwagen der Marke smart über die Premiumfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-Benz AMG und Mercedes-Benz McLaren bis hin zur Luxuslimousine Maybach. Der Großteil der Fahrzeuge wird in Deutschland gefertigt, das Geschäftsfeld produziert aber auch in den USA, in Frankreich, Südafrika, Brasilien, Indien, Malaysia, Thailand, Vietnam und künftig auch in China. Die wichtigsten Märkte im Jahr 2004 waren Deutschland mit 32% des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (35%), die USA (18%) und Japan (3%).

Die **Chrysler Group** entwickelt, produziert und verkauft Personenwagen, Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge. Darüber hinaus fertigt und vermarktet die Chrysler Group Ersatzteile und Zubehör unter der Marke MOPAR. Die Produktionsstätten liegen vor allem in den USA, in Kanada und in Mexiko. 82% der Fahrzeuge wurden im Jahr 2004 in den USA, 8% in Kanada und 4% in Mexiko abgesetzt. In Märkte außerhalb des NAFTA-Raums wurden 6% der Fahrzeuge geliefert.

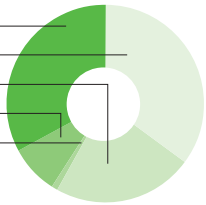
In einem weltweiten Verbund entwickelt und fertigt DaimlerChrysler **Nutzfahrzeuge** der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra, Thomas Built Buses, American LaFrance, Orion und Mitsubishi Fuso. Die Produktpalette reicht vom Kleintransporter über mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr bis zum Reise-, Stadt- und Überlandbus. Hinzu kommen spezielle Einsatzfahrzeuge, zum Beispiel für die Feuerwehr, sowie das Multifunktionsfahrzeug Unimog. DaimlerChrysler bietet seinen Kunden weltweit für jeden Bedarf das passende Nutzfahrzeug. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2004 die NAFTA mit 25%, Deutschland mit 16%, die anderen Märkte Westeuropas (23%), Asien (18%) und Südamerika (8%).

Das **Geschäftsfeld Dienstleistungen** unterstützt den Absatz der Automobilmarken des DaimlerChrysler-Konzerns in 39 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Händler und Endkunden. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen und Flottenmanagement. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Nordamerika und Westeuropa. In Deutschland bietet das Geschäftsfeld neben den automobilbezogenen Finanzdienstleistungen auch Geldanlageprodukte und Kreditkartenservices an. Am Konsortium Toll Collect, das am 1. Januar 2005 in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12 t in Betrieb genommen hat, ist DaimlerChrysler Services mit 45% beteiligt.

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern

in %

Mercedes Car Group	33%
Chrysler Group	35%
Nutzfahrzeuge	23%
Dienstleistungen	8%
Übrige Aktivitäten	1%



DaimlerChrysler – Geschäftsportfolio

Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz-fahrzeuge	Dienst-leistungen	Übrige Aktivitäten
Mercedes-Benz Personen-wagen smart Maybach	Chrysler Jeep® Dodge	Lkw Transporter Omnibusse	Finanzdienst-leistungen Nicht Automobiles Geschäft	Off-Highway EADS (33%)

Im Segment **Übrige Aktivitäten** sind im Wesentlichen die Beteiligung an der European Aeronautic Defence und Space Company (EADS) in Höhe von 33% sowie der Geschäftsbereich Off-Highway enthalten. DaimlerChrysler Off-Highway produziert und vermarktet Schiffs- und Bahnmotoren sowie dezentrale Anlagen zur Stromerzeugung.

Executive Automotive Committee. Das Executive Automotive Committee (EAC) dient als Plattform zur Diskussion und Umsetzung von geschäftsfeldübergreifenden Themen und konzentriert sich auf die folgenden Aufgabenfelder:

- Realisierung konzernweiter Synergiepotenziale, indem Prozesse und Systeme standardisiert und modulare Konzepte für Fahrzeugkomponenten ausgebaut werden,
- Abstimmung markenübergreifender Produktkonzepte und Produktionskapazitäten,
- Konzernweite Planung für den Einsatz neuer Technologien,
- Koordination der weltweiten Vertriebs- und Marketing-aktivitäten und
- Wahrung sowie weitere Stärkung der Identität aller Produkt-marken im Konzern.

Aktivitäten in China. Angesichts der wachsenden Bedeutung des chinesischen Marktes wurde das Geschäftssystem von DaimlerChrysler im Jahr 2004 systematisch weiterentwickelt. Im Oktober 2004 haben wir die Verantwortung für die China-Aktivitäten aller Geschäftsfelder im Ressort Konzernentwicklung zusammengeführt. Damit stellen wir einen einheitlichen Kon-zernauftritt und ein koordiniertes Vorgehen der Geschäftsfelder in diesem wichtigen Markt sicher.

Im Rahmen unserer vielfältigen Aktivitäten in China haben wir im Jahr 2004 richtungweisende Verträge abgeschlossen:

Am 26. November 2004 wurde ein Joint-Venture-Vertrag zwischen der DaimlerChrysler AG und der Beijing Automotive Industry Holding Company Ltd. (BAIC) zur Fertigung von Limousinen der C- und E-Klasse von Mercedes-Benz in China unterzeichnet. Das Joint Venture für Pkw unter dem Dach der neu gegründeten Beijing Benz-DaimlerChrysler Automotive Co. Ltd. soll gemein-sam mit dem langjährigen Partner BAIC in einem neuen Werk in Peking mittelfristig jährlich bis zu 25.000 Limousinen der Mercedes-Benz C- und E-Klasse fertigen. Die Produktion der ersten Automobile soll bereits ab Herbst 2005 beginnen. Außerdem werden bei Beijing Benz-DaimlerChrysler Automotive Co. Ltd. weiterhin Fahrzeuge aus dem Markenportfolio der Chrysler Group und Modelle von Mitsubishi Motors gefertigt.

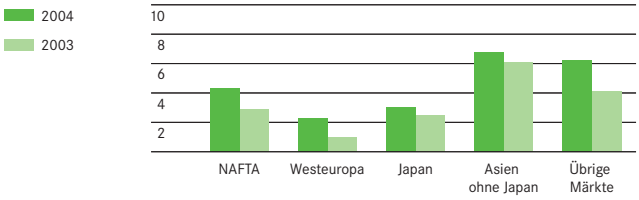
Darüber hinaus haben DaimlerChrysler, die Fujian Motor Industry Group und die China Motor Corporation den Vertrag für das Joint Venture »DaimlerChrysler Vans (China) Ltd.« unterzeichnet, das in einem neuen Werk in Fuzhou in der Provinz Fujian den Mercedes-Benz Sprinter und die Transporter-Familie Viano/Vito produzieren wird. Das Werk ist auf eine Jahreskapazität von rund 40.000 Einheiten ausgelegt und wird die Produktion im Jahr 2006 aufnehmen.

Um unsere künftigen Geschäftsaktivitäten in den Sparten Lkw und Busse auszuweiten, haben wir ein Rahmenabkommen paraphiert, das eine Kooperation von DaimlerChrysler mit dem Unternehmen Beiqi Foton Motor Corporation Ltd. beinhaltet. Vorgesehen ist die Produktion von schweren und mittelschweren Lkw, Motoren und Komponenten im Werk von Beiqi Foton in Peking. BAIC ist als größter Anteilseigner an diesem Unter-nehmen beteiligt.

Damit auch in den neuen Werken das hohe Qualitätsniveau des Konzerns erreicht wird, bilden wir zur Vorbereitung auf die Produktionserweiterung gezielt neue Mitarbeiter aus. Darüber hinaus wird die notwendige Zulieferindustrie an Ort und Stelle kontinuierlich ausgebaut.

Wirtschaftswachstum

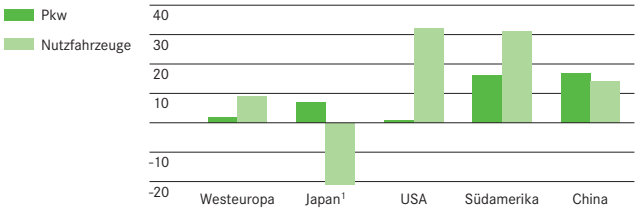
Bruttoinlandsprodukt real, in % zum Vorjahr



Quelle: Global Insight

Automobilmärkte weltweit

Absatz im Jahr 2004, in % zum Vorjahr



Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA)

1 Veränderungsrate bei Pkw aufgrund neuer Marktsegmentierung verfälscht

Auch DaimlerChrysler Services wird in China tätig werden und mit einer eigenen Finanzdienstleistungsgesellschaft den Fahrzeugabsatz der Konzernmarken unterstützen. Im November 2004 wurde die vorläufige Zulassung für den Aufbau der Geschäftstätigkeit erteilt.

Portfolioveränderungen. Im März 2004 hat DaimlerChrysler seine Anteile an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) von 43% auf 65% erhöht. MFTBC ist ein führender Anbieter von Nutzfahrzeugen in Japan und hat eine starke Marktposition in Südostasien.

Am 22. April 2004 haben Vorstand und Aufsichtsrat von DaimlerChrysler beschlossen, an einer von der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) geplanten Kapitalerhöhung nicht teilzunehmen und damit keine weitere finanzielle Unterstützung an MMC zu geben.

Durch den Verzicht auf die Teilnahme an Kapitalmaßnahmen ist der Anteil von DaimlerChrysler bis Ende Dezember 2004 auf 19,7% zurückgegangen. Dieser Anteil kann sich durch die Wandlung der von MMC ausgegebenen Vorzugsaktien in stimmberechtigte Aktien weiter verringern. Aufgrund der reduzierten Beteiligung verfügt DaimlerChrysler über keinen maßgeblichen Einfluss mehr auf die Geschäfts- und Finanzpolitik von MMC. Die Beteiligung an MMC wird daher seit dem 30. Juni 2004 nicht mehr at equity, sondern als zum Marktwert bilanziertes Investment in den Konzernabschluss einbezogen. DaimlerChrysler und MMC haben sich darauf verständigt, vertraglich vereinbarte Projekte weiterzuführen. Hierzu zählen insbesondere:

- die Entwicklung und Produktion eines Vier-Zylinder-Reihenmotors – das so genannte »World-Engine-Projekt« von DaimlerChrysler, MMC und Hyundai Motor Company (HMC),
- die Produktion der Benzinmotoren für smart und Mitsubishi in Kölleda (Thüringen),
- die Produktion des smart forfour und Mitsubishi Colt im niederländischen Born und
- die gemeinsame Entwicklung einer Plattform für Personenwagen der Mittelklasse von MMC und der Chrysler Group.

Am 16. August 2004 hat DaimlerChrysler seinen Anteil von 10,5% an HMC für € 737 Mio. verkauft. Aufgrund der Mehrheitsbeteiligung an MFTBC und der in China erzielten Fortschritte hatte die Zusammenarbeit mit Hyundai im Nutzfahrzeugbereich für DaimlerChrysler an strategischer Bedeutung verloren. Das World-Engine-Projekt von DaimlerChrysler, HMC und MMC sowie verschiedene gemeinsame Einzelprojekte werden jedoch fortgeführt.

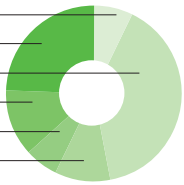
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft. Das Jahr 2004 war für die Weltwirtschaft trotz des deutlichen Anstiegs der Rohstoffpreise eines der wachstumsstärksten Jahre seit 1980. Ausschlaggebend dafür war die dynamische Konjunkturentwicklung in den USA, in China und in Japan. Auch in den Schwellenländern Asiens, Osteuropas und Südamerikas hat sich die Wirtschaft deutlich belebt. Eher enttäuschend war die Entwicklung in weiten Teilen Westeuropas, allen voran Deutschland: Hier blieb die Inlandsnachfrage ohne nennenswerte Impulse. Der Höhepunkt des weltweiten Aufschwungs wurde allerdings zur Jahresmitte überschritten. Von da an zeichnete sich ein geringeres Wachstum der Weltwirtschaft ab. Hierzu hat vor allem eine etwas schwächere Expansion in den beiden Wachstumszentren USA und China beigetragen. Auch die hohen Rohstoffpreise wirkten über die Kostenbelastung auf der Unternehmensseite und den Kaufkraftentzug bei den privaten Haushalten zunehmend dämpfend auf das Wachstum. Das Wirtschaftswachstum der Absatzmärkte von DaimlerChrysler, das mit den länderspezifischen Umsatzanteilen gewichtet ist, lag dennoch mit 3,7% deutlich über dem Vorjahresniveau von 2,3% und auch klar über dem langfristigen Trend von rund 3%.

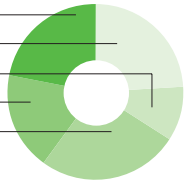
Der Euro hat im Jahresverlauf gegenüber dem US-Dollar nochmals rund 7% an Wert gewonnen; gegenüber dem britischen Pfund und dem japanischen Yen ergaben sich nur geringe Veränderungen.

Absatzstruktur

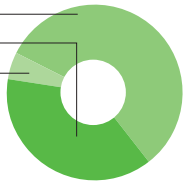
Mercedes Car Group	
S-Klasse/SL/Maybach	7%
E-Klasse/CLS	24%
C-Klasse/CLK/SLK/Sportcoupé	39%
A-Klasse	12%
M-Klasse/G-Klasse	6%
smart	12%



Chrysler Group	
Pkw	22%
Leichte Nutzfahrzeuge	24%
Sports Tourer	10%
Minivans	18%
Geländewagen	26%



Nutzfahrzeuge	
Lkw	57%
Transporter	38%
Omnibusse	5%



Automobilmärkte. Die globalen Automobilmärkte haben sich im Jahr 2004 insgesamt positiv entwickelt. Vor allem der Nutzfahrzeugsektor hat dabei von der regen Investitionstätigkeit in wichtigen Märkten profitiert. Die großen Pkw-Märkte Nordamerika, Westeuropa und Japan sind hingegen nur leicht gewachsen: Die hohen Rohstoffpreise, der damit verbundene Kaufkraftentzug sowie die Verunsicherung der Verbraucher haben hier die Nachfrage gedämpft.

Im US-Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge war der Wettbewerb weiterhin äußerst intensiv. Das Marktvolumen stieg geringfügig auf 16,9 (i. V. 16,6) Mio. Fahrzeuge. Auch die westeuropäischen Märkte sind mit 14,5 (i. V. 14,2) Mio. Pkw leicht gewachsen. Eine Trendwende in den wichtigen Märkten Deutschland und Frankreich blieb jedoch aus. Der japanische Markt profitierte bislang nicht von der kräftigen gesamtwirtschaftlichen Expansion des Landes. In den Schwellenländern Südamerikas hat sich der Erholungsprozess fortgesetzt, und auch in den Ländern Mittel- und Osteuropas war insgesamt ein Zuwachs der Automobilnachfrage zu verzeichnen. Obwohl sich in der zweiten Jahreshälfte der Nachfrageboom in China merklich abgeschwächt hat, behaupteten die Schwellenländer Asiens erneut ihre Position als Motor der globalen Automobilkonjunktur.

Mit Ausnahme Japans sind die großen internationalen Nutzfahrzeugmärkte im Berichtsjahr kräftig gewachsen. In Nordamerika setzte sich die überaus positive Marktentwicklung bei schweren und mittelschweren Lkw fort, so dass der Markt das Vorjahresergebnis um 31% übertreffen konnte. Auch in Westeuropa legten die Nutzfahrzeug-Neuzulassungen deutlich zu. Dies lag vor allem an den erheblichen Ersatzbeschaffungen und am gestiegenen Transportbedarf, der eine Folge der wachsenden Geschäftsbeziehungen mit den osteuropäischen Ländern ist. Hingegen war der japanische Markt deutlich rückläufig. Hier machte sich bemerkbar, dass ein Großteil der Nutzfahrzeugkäufe aufgrund neuer Abgasbestimmungen in das Jahr 2003 vorgezogen worden war.

Geschäftsentwicklung

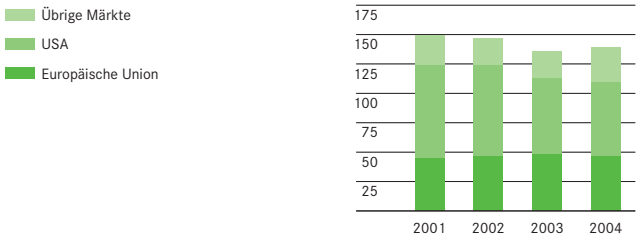
Absatz. DaimlerChrysler hat im Jahr 2004 ingesamt 4,7 Mio. Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 8% übertroffen.

Der Absatz der **Mercedes Car Group** lag mit 1,2 Mio. Fahrzeugen leicht über dem Vorjahresniveau. Insbesondere weil mehrere neue Modelle erst gegen Jahresende voll verfügbar waren, hat sich der weltweite Absatz der Marke Mercedes-Benz auf 1.074.600 (i. V. 1.092.200) Personenwagen verringert. Mit den neuen Fahrzeugen der Produkt- und Marketingoffensive ist es der Marke Mercedes-Benz aber gelungen, ihre Modellpalette deutlich attraktiver zu gestalten und ihre Position als weltweit erfolgreichste Premium-Marke zu behaupten. Die Marke smart konnte den Absatz im Jahr 2004 um 22% auf 152.100 Fahrzeuge steigern. Dies ist auf die Einführung des smart forfour zurückzuführen, des ersten viersitzigen Kleinwagens der Marke (vgl. S. 50 ff.).

Die **Chrysler Group** hat im Rahmen ihrer Produktoffensive im Berichtsjahr neun neue Modelle in den Markt eingeführt. Aufgrund des Markterfolgs der neuen Fahrzeuge stieg der Absatz um 5% auf 2,8 Mio. Automobile der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge. Aufgrund des Erfolgs der neuen Modelle konnte die Chrysler Group ihren Marktanteil in den USA auf 12,8 (i. V. 12,5)% steigern. Insbesondere im Segment der Personenwagen, Minivans und Geländewagen haben wir unsere Marktposition gefestigt. Die Limousinen Chrysler 300 und 300C erzielten in den USA seit ihrer Einführung im April 2004 in ihrem Marktsegment mit insgesamt 107.200 verkauften Personenwagen bis zum Jahresende neue Verkaufsrekorde. In nur acht Monaten wurden 39.200 neue Dodge Magnum verkauft. Bei den Minivans der Marken Dodge and Chrysler stiegen die US-Verkäufe aufgrund des Markterfolgs der innovativen Stow'n Go™-Technik um 3% auf 386.700 Fahrzeuge (vgl. S. 56 ff.).

Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden €



Das **Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge** steigerte den Absatz um 42% auf 712.200 Lkw, Transporter und Omnibusse. Auch ohne die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), die seit 31. März 2004 mit einem Zeitversatz von einem Monat und mit 118.100 Fahrzeugen im Absatz des Geschäftsfelds berücksichtigt wird, hätte sich ein Anstieg um 19% auf ein neues Rekordniveau ergeben. Hierzu haben die günstigeren Marktbedingungen und vor allem die attraktive Produktpalette beigetragen. Besonders deutlich waren die Zuwächse in den Geschäftsbereichen Lkw Europa/Lateinamerika (+24% auf 137.400 Fahrzeuge) und Lkw NAFTA (+28% auf 152.400 Lkw). Aber auch die Geschäftsbereiche Transporter (+13% auf 260.700 Fahrzeuge) und Omnibusse (+16% auf 32.800 Fahrzeuge) konnten den Absatz kräftig steigern. (vgl. S. 62 ff.).

Umsatz. Der Konzernumsatz von DaimlerChrysler stieg im Jahr 2004 um 4% auf € 142,1 Mrd. Bereinigt um Wechselkurseffekte und Veränderungen im Konsolidierungskreis war der Umsatz um 7% höher als im Vorjahr. Das Geschäftsvolumen der Mercedes Car Group erreichte – vor allem aufgrund eines lebenszyklusbedingt ungünstigeren Modell-Mix – mit € 49,6 Mrd. nicht ganz das Vorjahresniveau. Der Umsatz der Chrysler Group lag mit € 49,5 Mrd. auf Vorjahresniveau; bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich aufgrund des höheren Absatzes sogar ein Anstieg um 10%. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge steigerte den Umsatz um 30% auf € 34,8 Mrd. Dazu hat die Einbeziehung von MFTBC seit 31. März 2004 maßgeblich beigetragen, aber auch bereinigt um diesen Effekt wäre ein Zuwachs von 16% zu verzeichnen gewesen. Der Umsatz des Geschäftsfelds Dienstleistungen liegt mit € 13,9 Mrd. aufgrund des schwachen US-Dollar leicht unter dem Vorjahr. In der regionalen Betrachtung erreichte der Umsatz von DaimlerChrysler in der NAFTA mit € 73,3 Mrd. das Vorjahresniveau, in der Europäischen Union lag er mit € 47,4 Mrd. um 2% unter dem Vergleichswert des Vorjahres. In den übrigen Märkten konnten wir das Geschäftsvolumen um 31% auf € 21,4 Mrd. ausweiten.

Umsatz

in Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
DaimlerChrysler-Konzern	192.319	**142.059**	136.437
Mercedes Car Group	67.189	**49.630**	51.446
Chrysler Group	67.010	**49.498**	49.321
Nutzfahrzeuge	47.064	**34.764**	26.806
Dienstleistungen	18.871	**13.939**	14.037
Übrige Aktivitäten [1]	2.978	**2.200**	4.084

1 Enthält im Jahr 2003 Umfänge von aufgegebenen Aktivitäten (MTU Aero Engines).

Ertragslage

Operating Profit

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

In Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
Mercedes Car Group	2.255	**1.666**	3.126
Chrysler Group	1.932	**1.427**	(506)
Nutzfahrzeuge	1.803	**1.332**	811
Dienstleistungen	1.692	**1.250**	1.240
Übrige Aktivitäten [1]	617	**456**	1.329
Eliminierungen	(509)	**(377)**	(314)
DaimlerChrysler-Konzern	7.790	**5.754**	5.686

1 Enthält im Jahr 2003 Umfänge von aufgegebenen Aktivitäten (MTU Aero Engines).

DaimlerChrysler erzielte im Berichtsjahr einen Operating Profit von € 5.754 Mio., der leicht über dem Vorjahresergebnis (€ 5.686 Mio.) lag. Damit haben wir unser Ziel erreicht, das um Restrukturierungsaufwendungen bei der Chrysler Group (€ 469 Mio.) und um den Gewinn aus der Veräußerung von MTU Aero Engines (€ 1.031 Mio.) bereinigte Vorjahresergebnis deutlich zu übertreffen.

Erfreulich haben sich die Geschäftsfelder Chrysler Group und Nutzfahrzeuge entwickelt, die ihren Operating Profit gegenüber dem Vorjahr erheblich steigern konnten. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge wurde trotz der Belastungen von € 475 Mio. für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) eine deutliche Ergebnisverbesserung erzielt. Gegenläufig war bei der Mercedes Car Group ein Ergebnisrückgang zu verzeichnen. Hier belasteten neben einem ungünstigeren Modell-Mix vor allem Währungseinflüsse sowie Aufwendungen für die Einführung neuer Produkte und zur Sicherung der hohen Qualitätsstandards das Ergebnis. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen konnte den Operating Profit im Finanzdienstleistungsgeschäft weiter steigern. Dadurch wurden die Verluste aus dem Engagement bei Toll Collect mehr als ausgeglichen, die im Zusammenhang mit der Neueinschätzung des Gesamtaufwands sowie zusätzlicher Aufwendungen zur Absicherung des Systemstarts entstanden waren.

Bei den Übrigen Aktivitäten führte der im September 2004 mit Bombardier geschlossene Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Veräußerung der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz) zu einem Ertrag von € 120 Mio. Das Vorjahresergebnis war durch den Ertrag von € 1.031 Mio. aus dem Verkauf des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines positiv beeinflusst. Ohne Berücksichtigung dieser Sondererträge wurde bei den Übrigen Aktivitäten das operative Ergebnis verbessert. Dies war vor allem auf den höheren Ergebnisbeitrag von EADS im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen.

Der Operating Profit der **Mercedes Car Group** lag im abgelaufenen Jahr bei € 1.666 Mio. und ging damit gegenüber dem Vorjahresergebnis (€ 3.126 Mio.) deutlich zurück.

Ergebnisbelastungen resultierten im Geschäftsbereich Mercedes-Benz Pkw aus einem um 2% leicht rückläufigen Absatz auf insgesamt 1.074.600 Fahrzeuge, wobei die Effekte durch Verschiebungen im Modell-Mix noch verstärkt wurden. Darüber hinaus haben Währungseinflüsse insbesondere infolge der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Weiterführung der umfassenden Qualitätsoffensive den Operating Profit belastet. Zusätzlich waren höhere Marketingaufwendungen zu verzeichnen, die überwiegend aus der Markteinführung des SLK, der CLS-Klasse sowie der A-Klasse entstanden waren.

Von der Marke smart wurden im Jahr 2004 insgesamt 152.100 Fahrzeuge abgesetzt. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr beruhte auf dem im zweiten Quartal neu eingeführten smart forfour, durch den Absatzrückgänge beim smart fortwo und smart roadster mehr als kompensiert werden konnten. Trotz des Absatzwachstums war der Operating Profit von smart deutlich negativ und lag unter dem Wert des Vorjahres. Maßgeblich für den Ergebnisrückgang waren hohe Marketingaufwendungen, Anlaufkosten für den smart forfour sowie höhere Entwicklungsleistungen.

Operating Profit

In Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
Industriegeschäft	5.367	**3.964**	4.201
Financial Services	2.423	**1.790**	1.485
DaimlerChrysler-Konzern	7.790	**5.754**	5.686

Die **Chrysler Group** erwirtschaftete im Jahr 2004 einen Operating Profit von € 1.427 Mio. im Vergleich zu einem Operating Loss von € 506 Mio. im Vorjahr. Der Ergebnisanstieg im Jahr 2004 war hauptsächlich auf gestiegene Fahrzeugauslieferungen an Händler, geringere durchschnittliche Preisnachlässe je Fahrzeug sowie auf einen höherwertigen Modell-Mix zurückzuführen. In den gesunkenen Preisnachlässen und dem verbesserten Modell-Mix spiegelte sich die erfolgreiche Markteinführung der neun neuen Fahrzeugmodelle des Jahres 2004 wider. Darüber hinaus haben auch Kosteneinsparungen, die aufgrund der weiteren Umsetzung und Wirkung der implementierten Programme zur Reduzierung von Materialkosten sowie zur Effizienzsteigerung erreicht wurden, zum Anstieg des Operating Profit beigetragen.

Weltweit wurden von der Chrysler Group im Berichtsjahr 2.779.900 Fahrzeuge (i. V. 2.637.900 Einheiten) abgesetzt.

Das Ergebnis des Berichtsjahres war durch Restrukturierungsaufwendungen von insgesamt € 283 Mio. belastet, die zum einen durch im Turnaround-Plan aus dem Jahr 2001 beschlossene Maßnahmen und zum anderen durch weitere Personalabbaumaßnahmen bedingt waren. Im Verlust des Vorjahres waren Turnaround-Plan Aufwendungen in Höhe von € 469 Mio. enthalten. Die auf den Turnaround-Plan entfallenden Aufwendungen beider Jahre betreffen überwiegend Maßnahmen im Zusammenhang mit der Stilllegung, Schließung oder Veräußerung von Produktionsstätten sowie den damit verbundenen Personalabbau.

Das Geschäftsfeld **Nutzfahrzeuge** erzielte im Jahr 2004 einen Operating Profit von € 1.332 Mio. und konnte damit das Ergebnis des Vorjahres (€ 811 Mio.) erheblich übertreffen. Insbesondere das weltweit um 42% auf 712.200 Einheiten gestiegene Absatzvolumen leistete einen wesentlichen Beitrag zur Ergebnisverbesserung. Auch ohne die Berücksichtigung der Absatzzahlen der MFTBC, die seit 31. März 2004 mit einem Zeitversatz von einem Monat vollständig einbezogen wird, hätte sich ein kräftiges Absatzplus von 19% ergeben. Neben höheren Absatzzahlen aufgrund günstiger Marktbedingungen und einer modernen Produktpalette trugen auch die weitere Umsetzung und Wirkung der eingeleiteten Effizienzsteigerungsprogramme in den Geschäftsbereichen zum signifikanten Anstieg des Operating Profit bei. Durch die Verbesserungen des operativen Geschäfts konnten Belastungen von € 475 Mio., die im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC entstanden und deren Ursache in der Zeit vor dem Engagement von DaimlerChrysler bei MFTBC liegt, mehr als kompensiert werden. Aus der Beendigung des Motoren-Joint-Ventures mit Hyundai Motor ergab sich ein positiver Ergebnisbeitrag von € 60 Mio.

Im Jahr 2004 erwirtschaftete das Geschäftsfeld **Dienstleistungen** einen Operating Profit in Höhe von € 1.250 (i. V. € 1.240) Mio. Dabei wurden Belastungen aus dem Engagement bei Toll Collect durch Ergebnisverbesserungen im Finanzdienstleistungsgeschäft (Financial Services) kompensiert.

Der Operating Profit des Finanzdienstleistungsgeschäfts konnte um € 305 Mio. auf € 1.790 Mio. gesteigert werden. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen geringere Risikokosten. Die insgesamt verbesserten Risikorahmenbedingungen in allen Märkten und die Maßnahmen zur aktiven Risikosteuerung des Portfolios haben dabei zum Rückgang der Risikokosten beigetragen. Außerdem konnten trotz der jüngsten Zinserhöhungen, vor allem in den USA, weltweit stabile Zinsmargen erzielt werden. Ergebnisbelastend wirkte sich eine Wertberichtigung in Höhe von € 102 Mio. im Zusammenhang mit dem Investment bei debis AirFinance aus.

Aus dem Engagement bei Toll Collect resultierten im Jahr 2004 Belastungen in Höhe von € 472 (i. V. € 241) Mio. Diese ergaben sich vor allem aus Neueinschätzungen der Gesamtaufwendungen und aus operativen Mehraufwendungen zur Absicherung des Systemstarts zum 1. Januar 2005.

Die **Übrigen Aktivitäten** erzielten im Jahr 2004 einen Operating Profit von € 456 (i. V. € 1.329) Mio. Der Rückgang war fast ausschließlich auf den im Vorjahr enthaltenen Ertrag von € 1.031 Mio. aus der Veräußerung des Geschäftsbereiches MTU Aero Engines zurückzuführen.

Der Ergebnisbeitrag von EADS stieg vor allem aufgrund eines hohen operativen Ergebnisses bei Airbus deutlich an. Ursache hierfür waren höhere Flugzeugauslieferungen infolge der weiter andauernden Erholung der Luftfahrtindustrie.

Auch der seit dem Jahr 2004 den Übrigen Aktivitäten zugeordnete Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway konnte sein Ergebnis gegenüber dem Vorjahr verbessern und leistete damit ebenfalls einen positiven Beitrag zum Operating Profit des Segments.

Während im Operating Profit des Vorjahres noch der ganzjährige Ergebnisbeitrag der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) enthalten war, wurde im Berichtsjahr nur das anteilige Ergebnis für sechs Monate berücksichtigt. Als Folge der Nichtteilnahme an Kapitalmaßnahmen bei MMC hat DaimlerChrysler keinen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik von MMC mehr und hat damit die Einbeziehung der Anteile nach der Equity-Methode zum 29. Juni 2004 beendet. Aus der Anteilsverwässerung resultierte im Berichtsjahr 2004 ein Verlust, der durch die erforderliche Realisierung bisher neutral bilanzierter Gewinne aus der Kursabsicherung des MMC-Investments mehr als ausgeglichen wurde. Insgesamt war der negative Beitrag von MMC zum Operating Profit geringer als im Jahr 2003.

Im Jahr 2004 konnte mit Bombardier ein Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Verkauf von Adtranz geschlossen werden, der – unter Berücksichtigung der Kaufpreisanpassung einschließlich zusätzlicher Kosten – zu einem Ertrag von € 120 Mio. führte. Durch den Vergleich wurde dieser bislang neutral abgegrenzte Ertrag aus der Veräußerung von Adtranz realisiert.

Gegenläufig ergaben sich im Jahr 2004 Aufwendungen im Zusammenhang mit notwendigen Wertberichtigungen des Investments der DASA AG bei debis AirFinance in Höhe von € 70 Mio.

Die erfolgswirksamen **Eliminierungen** resultierten im Wesentlichen aus dem Leasinggeschäft in Deutschland. Die hierbei entstandenen Ergebnisse aus Fahrzeuglieferungen zwischen den Geschäftsfeldern gelten aus Konzernsicht als nicht realisiert und wurden eliminiert.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

In Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
Umsatzerlöse	192.319	**142.059**	136.437
Umsatzkosten	(155.100)	**(114.567)**	(109.926)
Bruttoergebnis vom Umsatz	37.219	**27.492**	26.511
Vertriebs-, allgem. Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(24.330)	**(17.972)**	(17.772)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(7.660)	**(5.658)**	(5.571)
Sonstige betriebliche Erträge	1.211	**895**	689
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(196)	**(145)**	(469)
Ergebnis vor Finanzergebnis	6.244	**4.612**	3.388
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	–	**–**	(1.960)
Sonstiges Finanzergebnis	(1.458)	**(1.077)**	(832)
Finanzergebnis	(1.458)	**(1.077)**	(2.792)
Ergebnis vor Ertragsteuern	4.786	**3.535**	596
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(1.594)	**(1.177)**	(979)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	146	**108**	(35)
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	3.338	**2.466**	(418)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern [1]	–	**–**	14
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern [2]	–	**–**	882
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142	–	**–**	(30)
Konzernergebnis	3.338	**2.466**	448

1 Mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 hat DaimlerChrysler seine 100%-Beteiligung an der MTU Aero Engines Gruppe veräußert. Dementsprechend sind die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung der MTU Aero Engines Gruppe in der Zeile »Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten« enthalten.

2 Veräußerungsgewinn nach Steuern der zum 31. Dezember 2003 verkauften MTU Aero Engines Gruppe.

Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis

In Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
Operating Profit	7.790	**5.754**	5.686
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen [1]	(1.144)	**(845)**	(870)
Operatives Beteiligungsergebnis	118	**87**	(5)
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	–	**–**	(84)
Ergebnis aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten und aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	–	**–**	(1.031)
Übriges nicht operatives Ergebnis	(520)	**(384)**	(308)
Ergebnis vor Finanzergebnis	6.244	**4.612**	3.388

1 Darin enthalten sind auch die Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Überleitung vom Operating Profit zum Ergebnis vor Finanzergebnis

Der »Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen« ergibt sich in Summe aus den Aufwendungen für die Aufzinsung der Pensions- und der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen, den erwarteten Erträgen der ausgegliederten Fondsvermögen und den Aufwendungen für die Tilgung versicherungsmathematischer Gewinne bzw. Verluste. Im Operating Profit werden diese Bestandteile des Altersversorgungsaufwands nicht berücksichtigt, da diese nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind, sondern aus finanzwirtschaftlichen Sachverhalten resultieren.

Überleitung vom Operating Profit der Geschäftsfelder zum Ergebnis vor Finanzergebnis

In Millionen €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Dienstleistungen	Übrige Aktivitäten	Summen der Geschäftsfelder	Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
2004								
Operating Profit (Loss)	1.666	1.427	1.332	1.250	456	6.131	(377)	5.754
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(34)	(697)	(55)	(5)	(54)	(845)	–	(845)
Operatives Beteiligungsergebnis	2	9	(9)	549	(539)	12	75	87
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	–	–	–	–	–	–	–	–
Ergebnis aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten und aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	–	–	–	–	–	–	–	–
Übriges nicht operatives Ergebnis	–	(5)	(364)	(4)	(11)	(384)	–	(384)
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.634	734	904	1.790	(148)	4.914	(302)	4.612
2003								
Operating Profit (Loss)	3.126	(506)	811	1.240	1.329	6.000	(314)	5.686
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(136)	(561)	(114)	(5)	(54)	(870)	–	(870)
Operatives Beteiligungsergebnis	(116)	60	(103)	325	(329)	(163)	158	(5)
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	–	–	–	–	(84)	(84)	–	(84)
Ergebnis aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten und aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	–	–	–	–	(1.031)	(1.031)	–	(1.031)
Übriges nicht operatives Ergebnis	–	(32)	(9)	(17)	(250)	(308)	–	(308)
Ergebnis vor Finanzergebnis	2.874	(1.039)	585	1.543	(419)	3.544	(156)	3.388

Der Überleitungsposten »Operatives Beteiligungsergebnis« beinhaltet die operativen Ergebnisbeiträge der Beteiligungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis auszuweisen sind. Diese werden dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im Jahr 2004 ergab sich hieraus ein insgesamt negativer Beitrag zum Operating Profit von € 87 (i. V. positiver Beitrag von € 5) Mio. Der Rückgang war im Wesentlichen durch das anteilig negative Ergebnis von Toll Collect bedingt und konnte nur teilweise durch einen gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegenen Ergebnisbeitrag von EADS kompensiert werden.

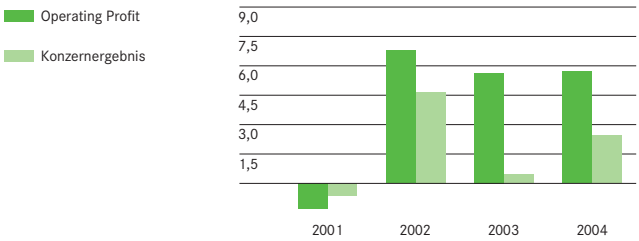
Im »Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten« wird das operative Ergebnis des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines ausgewiesen, das in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2003 in der separaten Zeile »Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern« enthalten ist.

Das »Ergebnis aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten und aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern« zeigt den Vorsteuer-Ertrag von € 1.031 Mio. aus der Veräußerung des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines im Vorjahr.

Der Überleitungsposten »Übriges nicht operatives Ergebnis« enthält im Jahr 2004 fast ausschließlich die Anteile fremder Gesellschafter an den Aufwendungen für die Qualitätsmaß-

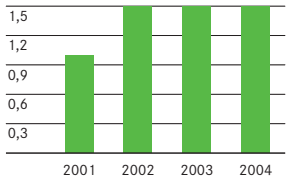
Ergebnisentwicklung

in Milliarden €



Dividende je Aktie

in €



nahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC. Diese auf Minderheiten entfallenden Aufwendungen wurden nicht dem Operating Profit zugeordnet, da diese durch Qualitätsprobleme bei MFTBC verursacht waren, die vor den Anteilserwerben von DaimlerChrysler entstanden sind. Im Vorjahr war dieser Überleitungsposten fast ausschließlich dadurch bedingt, dass eine konsolidierte Sammelklage im Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluss von Daimler-Benz und Chrysler zur DaimlerChrysler AG verglichen wurde. In diesem Zusammenhang war im Vorjahr ein Aufwand von US $ 300 Mio. im Konzernabschluss berücksichtigt.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis belief sich im Berichtsjahr auf - € 1.077 Mio. gegenüber - € 2.792 Mio. im Jahr 2003.

Die Ergebnisverbesserung entfiel mit € 1.831 Mio. auf das Beteiligungsergebnis (- € 606 Mio.; i. V. - € 2.437 Mio.), wobei sich hierin die im Vorjahr angefallene Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der EADS in Höhe von € 1.960 Mio. widerspiegelt. Positiv wirkten sich im Jahr 2004 der deutlich gestiegene Ergebnisbeitrag der EADS sowie ein Ertrag aus der Veräußerung des 10,5%-Anteils an der Hyundai Motor Company (HMC) in Höhe von € 252 Mio. aus. Ergebnisbelastungen ergaben sich aus den anteilig negativen Ergebnissen von Toll Collect und MMC. Der Rückgang des Ergebnisbeitrags von MMC ergab sich neben Belastungen aus dem operativen Geschäft auch durch Wertberichtigungen auf aktivierte Steuerlatenzen. Zusammen mit den Effekten aus der Anteilsverwässerung und der Wechselkursabsicherung belastete MMC das Finanzergebnis mit - € 580 (i. V. - € 281) Mio. Aufgrund der Beendigung der Einbeziehung von MMC nach der Equity-Methode ergaben sich seit dem 29. Juni 2004 keine Auswirkungen im Finanzergebnis.

Das Zinsergebnis lag im Berichtsjahr mit - € 300 Mio. über dem Niveau des Vorjahres (- € 390 Mio.).

Das Übrige Finanzergebnis belief sich auf - € 171 (i. V. € 35) Mio. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr war insbesondere durch Abschreibungen auf Darlehensforderungen gegenüber debis AirFinance bedingt.

Ertragsteuern

Im Jahr 2004 ergab sich aus den »Steuern vom Einkommen und vom Ertrag« ein Aufwand von € 1.177 (i. V. € 979) Mio.

Bezogen auf das Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 3.535 (i. V. € 596) Mio. ergibt sich somit eine Steuerquote von 33,3% gegenüber 164,3% im Vorjahr. Im Jahr 2004 wirkten sich im Wesentlichen der steuerfreie Ertrag aus der Veräußerung des 10,5%-Anteils an der HMC, der größtenteils steuerfreie Ergebnisbeitrag der at equity bilanzierten Beteiligung an EADS sowie steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Pensionsaufwendungen und den Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen reduzierend auf die Steuerquote aus. Gegenläufige Effekte resultierten hauptsächlich aus den steuerlich nicht ansetzbaren Verlusten im Zusammenhang mit den Beteiligungen an MMC und debis AirFinance.

Die hohe Steuerquote im Vorjahr war vor allem auf die steuerlich nicht ansetzbare Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der EADS zurückzuführen. In Kombination mit dem geringen Ergebnis vor Steuern wirkte sich diese Abschreibung damit stark erhöhend auf die rechnerische Steuerquote aus. Darüber hinaus erhöhte sich die Steuerquote im Jahr 2003 aufgrund steuerlich nicht ansetzbarer Verluste der at equity einbezogenen Beteiligungen.

Zusätzliche Informationen zu den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag können der Anmerkung 9 im Konzernanhang entnommen werden.

Konzernergebnis

DaimlerChrysler schloss das Geschäftsjahr 2004 mit einem Konzern-Jahresüberschuss von € 2.466 Mio. gegenüber € 448 Mio. im Vorjahr ab.

Wertorientierte Steuerungsgrößen

Der Anstieg des Konzern-Jahresüberschusses um € 2.018 Mio. resultierte aus den Ergebnisverbesserungen im operativen Geschäft und aus einem höheren Finanzergebnis, das im Vorjahr unter anderem durch die Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der EADS (€ 1.960 Mio.) erheblich belastet war.

Auf Basis des ausgewiesenen Jahresüberschusses ergab sich ein Gewinn je Aktie von € 2,43 (i. V. € 0,44).

Im Zusammenhang mit dem Verkauf des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines im Jahr 2003 wurde das Jahresergebnis dieses Geschäftsbereichs entsprechend den Regelungen des US-amerikanischen Rechnungslegungsstandards SFAS 144 im »Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern« ausgewiesen. Der aus dem Verkauf resultierende Veräußerungsertrag von € 882 Mio. nach Steuern ist in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2003 in der separaten Zeile »Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern« dargestellt.

Aus der erstmaligen Anwendung der neuen Konsolidierungsvorschriften des FIN 46R zum 31. Dezember 2003 auf so genannte »Special Purpose Entities« wurde im Vorjahr ein Aufwand von € 30 Mio. als kumulativer Effekt aus der Änderung von Bilanzierungsvorschriften in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Dieser Ergebniseffekt ist in einer separaten Zeile in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als »Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142« ausgewiesen.

Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der am 6. April 2005 stattfindenden Hauptversammlung vor, den nach Entnahme aus den Gewinnrücklagen von € 2.029 Mio. entstandenen handelsrechtlichen Bilanzgewinn der DaimlerChrysler AG von € 1.519 Mio. bzw. € 1,50 je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Dieser Vorschlag berücksichtigt sowohl die Entwicklungen von operativem Ergebnis und Cash Flow im abgelaufenen Jahr als auch die Perspektiven für die folgenden Geschäftsjahre.

Steuerungsinstrumentarium

Das im DaimlerChrysler-Konzern eingesetzte Steuerungsinstrumentarium ermöglicht die Dezentralisierung von unternehmerischer Verantwortung auf die Geschäftsfelder und Geschäftsbereiche und erhöht gleichzeitig die bereichsübergreifende Transparenz.

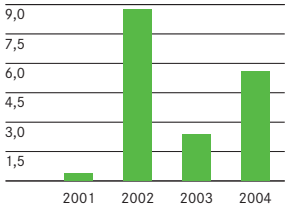
Zu Steuerungszwecken unterscheidet DaimlerChrysler zwischen der Konzern- und der Geschäftsfeld- bzw. Geschäftsbereichsebene. Der Value Added ist dabei ein Element des Steuerungssystems auf beiden Ebenen. Er ermittelt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital anfallenden Kapitalkosten. Aus ihm wird ersichtlich, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder/-bereiche insgesamt den Verzinsungsanspruch ihrer Kapitalgeber erwirtschaften bzw. übertreffen konnten und damit Wert geschaffen haben. Die Ermittlungsmethode des Value Added basiert auf dem Zahlenwerk der externen Rechnungslegung nach US-GAAP. Damit wird die Transparenz innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns sowie gegenüber seinen Kapitalgebern sichergestellt.

Als operative Ergebnisgröße wird auf Konzernebene das Net Operating Income herangezogen, das sich aus dem Konzernergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung ableiten lässt. Auf Ebene der Geschäftsfelder/-bereiche wird die Segmentergebnisgröße Operating Profit verwendet, die sich aus dem Ergebnis vor Finanzergebnis ableiten lässt und die spezielle Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder/-bereiche reflektiert.

Das gebundene Kapital (Net Assets) wird auf Konzernebene passivisch aus den bilanziellen Komponenten Konzerneigenkapital (inklusive der Minderheitenanteile) sowie den Finanzverbindlichkeiten und Pensionsrückstellungen des Industriebereichs bestimmt. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder/-bereiche wird eine aktivische Ermittlung der Net Assets auf Basis der zurechenbaren, operativen Bestandteile des Vermögens und der Verbindlichkeiten vorgenommen. Das durchschnittlich gebundene Kapital bestimmt sich letztendlich als Durchschnitt des gebundenen Kapitals zum Beginn und zum Ende des

Kapitalrendite (RONA) DaimlerChrysler-Konzern (nach Steuern)

in %



Geschäftsjahres. Für das Finanzdienstleistungsgeschäft erfolgt entsprechend der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft eine Steuerung auf Basis des Eigenkapitals (Equity).

Als elementarer Baustein des Value Added hat die Renditekennziffer Return on Net Assets (RONA) eine besondere Bedeutung. Durch Verhältnissetzung der operativen Ergebnisgröße mit dem durchschnittlich gebundenen Kapital lässt sich eine maßstabsnormierte Aussage über die Profitabilität des Konzerns bzw. der Geschäftsfelder/-bereiche gewinnen. Zur Beurteilung der Profitabilität des Finanzdienstleistungsgeschäfts wird der Return on Equity (ROE) verwendet.

Der Verzinsungsanspruch des eingesetzten Kapitals und damit die Kapitalkosten werden aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für das investierte Kapital erwarten. Aufgrund ihres langfristigen Finanzierungscharakters werden zusätzlich zum Eigen- und Fremdkapital auch die ungedeckten Pensionsverpflichtungen in die Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns mit einbezogen. Dabei werden die Eigenkapitalkosten entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell vom Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (z. B. Staatsanleihen, festverzinsliche Rentenpapiere) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko des DaimlerChrysler-Konzerns für die Anlage in Aktien bestimmt. Die Fremdkapitalkosten werden aus dem Verzinsungsanspruch für eingegangene Verpflichtungen des Unternehmens gegenüber den Fremdkapitalgebern abgeleitet. Die Kapitalkosten für die ungedeckten Pensionsverpflichtungen werden auf Basis der nach US-GAAP verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Der Kapitalkostensatz des Konzerns ergibt sich dann als gewichteter Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche und betrug im Jahr 2004 8% nach Steuern. Auf Ebene der industriellen Geschäftsbereiche belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 13%, für das Finanzdienstleistungsgeschäft wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 14% verwendet. Primär aufgrund des nachhaltig gesunkenen Zinsniveaus wird der Kapitalkostensatz des Konzerns ab dem Jahr 2005 auf 7% nach Steuern abgesenkt. Für die industriellen Geschäftsfelder/-bereiche wird hieraus ein Kapitalkostensatz vor Steuern von 11% resultieren. Der Eigenkapitalkostensatz vor Steuern für das Finanzdienstleistungsgeschäft bleibt unverändert bei 14%.

Entwicklung der Kapitalrenditen

Das Net Operating Income belief sich im Jahr 2004 auf € 3,2 Mrd. gegenüber € 1,5 Mrd. im Vorjahr. In Verbindung mit einer Minderung der durchschnittlichen Net Assets um € 3,7 Mrd. auf € 56,3 Mrd. führte dies zu einem Return on Net Assets (RONA) für den Konzern von 5,6% nach Steuern (i. V. 2,4%). Der Wertbeitrag ist damit um € 2,0 Mrd. auf - € 1,3 Mrd. gestiegen. Bei einem Kapitalkostensatz von 7% hätte der Wertbeitrag - € 0,8 Mrd. betragen.

Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group hat im Jahr 2004 mit einem RONA von 12,3% den Mindestverzinsungsanspruch nicht erreicht. Der erhebliche Rückgang gegenüber dem Vorjahr steht insbesondere im Zusammenhang mit Verschiebungen im Modell-Mix sowie negativen Währungseinflüssen. Außerdem war der Operating Profit durch gestiegene Marketingaufwendungen und Aufwendungen für die Weiterführung der umfassenden Qualitätsoffensive belastet. Darüber hinaus sind die durchschnittlichen Net Assets im Zusammenhang mit der Geschäftsausweitung bei smart gestiegen. Im Geschäftsfeld Chrysler Group konnte der RONA von -4,4% im Vorjahr auf 16,4% im Jahr 2004 gesteigert werden. Die deutliche Verbesserung war neben geringeren Net Assets insbesondere auf die Absatzausweitung, gesunkene Aufwendungen für verkaufsfördernde Maßnahmen und eine Absatzverschiebung zu margenstärkeren Fahrzeugen zurückzuführen. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erzielte einen RONA von 13,8% und übertraf damit den Mindestverzinsungsanspruch. Die Ergebnisverbesserung im operativen Geschäft war neben dem gestiegenen Absatzvolumen auch durch die Wirkung der eingeleiteten Effizienzsteigerungsmaßnahmen bedingt. Bei Financial Services führten geringere Risikokosten bei stabilen Zinsmargen zu einem Anstieg des Return on Equity auf 22,0 (i. V. 17,7)%, so dass der Mindestverzinsungsanspruch wiederum deutlich übertroffen werden konnte.

Finanzlage

Entwicklung der Kapitalrenditen

	2004	2003	2004	2003
	(Jahresdurchschnitt in Mrd. €)			%
		Net Assets		Return on Net Assets
DaimlerChrysler-Konzern, nach Steuern	**56,3**	60,0	**5,6**	2,4
Industrielle Geschäftsfelder, vor Zinsen und Steuern				
Mercedes Car Group	**13,5**	12,8	**12,3**	24,3
Chrysler Group	**8,7**	11,6	**16,4**	(4,4)
Nutzfahrzeuge	**9,7**	7,0	**13,8**	11,5
Übrige Aktivitäten [1]	**4,7**	6,4	**13,4**	22,4
		Eigenkapital		Return on Equity [2]
Financial Services	**8,1**	8,4	**22,0**	17,7

1 Das Segment Übrige Aktivitäten beinhaltet den Geschäftsbereich Off-Highway sowie die Beteiligung an EADS. Im Jahr 2003 waren zusätzlich der Geschäftsbereich MTU Aero Engines und die Beteiligung an MMC enthalten.
2 Vor Steuern.

Die Net Assets werden – wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt – aus der Konzernbilanz abgeleitet.

Net Assets [1]
(Nettovermögen) des DaimlerChrysler-Konzerns

	2004	2003
In Millionen	**€**	**€**
Eigenkapital [2]	**31.479**	31.913
Anteile in Fremdbesitz	**909**	470
Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs	**8.680**	11.779
Pensionsrückstellungen des industriellen Bereichs	**13.867**	13.416
Net Assets (Nettovermögen)	**54.935**	57.578

1 Jahresendwerte; Jahresdurchschnitt: € 56,3 (i.V. € 60,0) Mrd.
2 Bereinigt um die Auswirkungen aus der Anwendung von SFAS 133.

Überleitung zum Net Operating Income

	2004	2003
In Millionen	**€**	**€**
Konzernergebnis	**2.466**	448
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	**(108)**	35
Zinsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	**295**	377
Zinsanteil am Altersversorgungsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	**512**	607
Net Operating Income	**3.165**	1.467

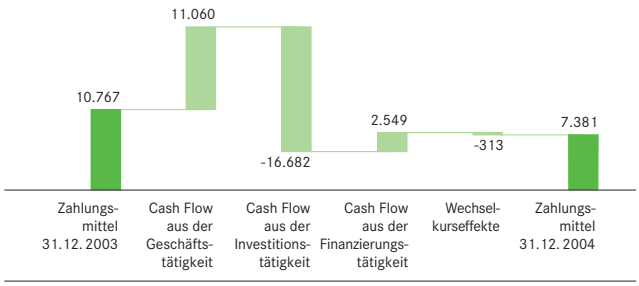
Cash Flow

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** lag im Jahr 2004 mit € 11,1 Mrd. unter dem Niveau des Vorjahres (€ 13,8 Mrd.). Die Entwicklung war unter anderem auf die gestiegene Mittelbindung im Working Capital zurückzuführen. Diese basierte im Wesentlichen auf gegenüber dem Vorjahr höheren Vorratsbeständen, insbesondere aufgrund der Markteinführung neuer Produkte, eines gegenüber dem Vorjahresende erhöhten Produktionsniveaus sowie der teilweise schwierigen Marktlage. Die mit dem erhöhten Produktionsniveau einhergehende Mittelfreisetzung bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen konnte den Gesamteffekt im Working Capital im Jahresvergleich nur teilweise kompensieren. Zusätzlich war der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit durch Wechselkurseffekte infolge des schwächeren US-Dollar belastet, wodurch die in Euro umgerechneten Mittelzuflüsse der amerikanischen Gesellschaften geringer als im Vorjahr ausfielen. Darüber hinaus ergaben sich Veränderungen durch die im Jahresvergleich höheren Ertragsteuerzahlungen sowie durch die von DaimlerChrysler an die Fonds für Altersversorgung und Gesundheitsfürsorge geleisteten Zuwendungen (netto) von € 1,6 (i. V. € 1,4) Mrd. Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit des Industriegeschäfts entwickelte sich entsprechend den beschriebenen Effekten und verminderte sich auf € 3,8 (i. V. € 6,8) Mrd.

Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ist im Berichtszeitraum um € 3,1 Mrd. auf € 16,7 Mrd. gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Zugänge zum Vermietvermögen und geringere Erlöse aus dem Verkauf vermieteter Gegenstände bei Financial Services zurückzuführen. Die Nettoveränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen bewegte sich auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Gegenläufige, den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit vermindernde, Effekte waren hinsichtlich der Sachanlagen sowie Beteiligungsinvestitionen zu verzeichnen. Bei den Sachanlagen wirkten neben den nahezu ausschließlich wechselkursbedingt niedrigeren Zugängen höhere Erlöse aus dem Verkauf von Vermögensgegenständen. Diese waren unter anderem auf den Verkauf von Werken im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan der Chrysler Group zurückzuführen. Aus dem sukzessiven Erwerb von Anteilen an MFTBC resultierten gegenüber dem Vorjahr geringere Zahlungen. Unter Berücksichtigung der

Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)

in Millionen €



im Zusammenhang mit der erstmaligen Einbeziehung der Bilanz von MFTBC zugehenden Zahlungsmittel (€ 0,4 Mrd.) ergab sich durch die im Jahr 2004 erworbenen Anteile nahezu keine Veränderung der Zahlungsmittel. Im Vorjahr waren für den Erwerb von Anteilen an MFTBC Zahlungen in Höhe von € 0,8 Mrd. geleistet worden. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen betrugen € 1,2 (i. V. € 1,2) Mrd. Im Berichtsjahr standen diese insbesondere im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile an der HMC (€ 0,7 Mrd.). Im Vorjahr waren die Erlöse aus Beteiligungsverkäufen im Wesentlichen auf den Verkauf von MTU Aero Engines (€ 0,9 Mrd.) zurückzuführen.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** war im Geschäftsjahr 2004 durch die Aufnahme (netto) von Finanzverbindlichkeiten und die Auszahlung der Dividende von € 1,5 Mrd. geprägt. Insgesamt hat sich ein Mittelzufluss von € 2,5 (i. V. € 2,5) Mrd. ergeben, in dem Erlöse aus vorzeitig beendeten Währungsderivaten in Höhe von € 1,3 (i. V. € 0,6) Mrd. enthalten sind.

Als Summe der einzelnen Cash Flows reduzierte sich, unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten, der **Bestand an Zahlungsmitteln** mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten gegenüber dem 31. Dezember 2003 um € 3,4 Mrd. auf € 7,4 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, sank planmäßig von € 14,3 Mrd. auf € 11,7 Mrd.

Refinanzierung

Die Refinanzierungsaktivitäten von DaimlerChrysler wurden im Berichtsjahr maßgeblich durch das Wachstum der Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns bestimmt. Zur Deckung des im Vergleich zum Vorjahr relativ geringen zusätzlichen Finanzmittelbedarfs und zur Refinanzierung fällig gewordener Mittel nutzte DaimlerChrysler erneut das breite Spektrum von Geld- und Kapitalmarktinstrumenten über das weltweite Netz der Regionalholding- und Finanzierungsgesellschaften.

Im Jahr 2004 hat DaimlerChrysler Benchmark-Anleihen in US-Dollar und Euro im öffentlichen Markt erfolgreich begeben. Ferner wurden im Rahmen der Medium-Term-Note-Programme kleinere Volumina in Form von Privatplatzierungen national und international emittiert. Auch die Verbriefung von Forderungen, überwiegend die des Finanzdienstleistungsbereichs, wurde insbesondere in den USA zur Refinanzierung des Konzerns kontinuierlich genutzt. Im Berichtsjahr veräußerte DaimlerChrysler insgesamt € 9.329 (i. V. € 9.557) Mio. Forderungen gegenüber Endkunden bzw. € 35.414 (i. V. € 46.678) Mio. Forderungen gegenüber Händlern. Aus diesen Transaktionen erzielte der Konzern Mittelzuflüsse von € 11.360 (i. V. € 10.018) Mio. bzw. € 35.393 (i. V. € 46.623) Mio. sowie Erträge von € 79 (i. V. € 249) Mio. bzw. von € 157 (i. V. € 196) Mio.

Zum Jahresende 2004 bestanden für DaimlerChrysler kurz- und langfristig zugesagte Kreditlinien von insgesamt € 35,2 Mrd., wovon zu diesem Zeitpunkt € 18,3 Mrd. nicht in Anspruch genommen waren. Diese Kreditlinien beinhalten eine US $ 18 Mrd. syndizierte globale Kreditfazilität mit internationalen Banken, die insgesamt drei Tranchen umfasst: Die erste Tranche umfasst eine 5-Jahres-Linie mit einer Laufzeit bis Mai 2008, die es der DaimlerChrysler AG und verschiedenen Tochterunternehmen des Konzerns erlaubt, insgesamt US $ 7 Mrd. unter dieser Fazilität aufzunehmen. Die DaimlerChrysler North America Holding kann insgesamt US $ 6 Mrd. unter einer 364-Tage-Fazilität aufnehmen, die eine Laufzeit bis Mai 2005 hat. Im Dezember 2004 nutzte DaimlerChrysler die sehr gute Situation am Kreditmarkt und refinanzierte vorzeitig die dritte Tranche dieser globalen Kreditfazilität. Diese ursprünglich 7-jährige Tranche mit einem Volumen von US $ 5 Mrd. und einer Laufzeit bis Juli 2006 wurde

in eine neue Fazilität der DaimlerChrysler AG mit gleichem Volumen und einer Laufzeit von zunächst fünf Jahren, d. h. bis Dezember 2009, umgewandelt. Nach 12 bzw. 24 Monaten kann diese Laufzeit mit Zustimmung der Banken um jeweils ein weiteres Jahr bis Dezember 2010 bzw. 2011 verlängert werden.

Die Selbstfinanzierungskraft von DaimlerChrysler sowie die Kombination aus vorgehaltener Liquidität, kurz- und langfristig zugesagten Kreditlinien und der Möglichkeit, durch die Verbriefung von Forderungen Mittelzuflüsse zu generieren, geben DaimlerChrysler ausreichend Flexibilität, jederzeit den Refinanzierungsbedarf des Konzerns zu decken.

Rating

	2004	2003
Kurzfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	**A-2**	A-2
Moody's	**P-2**	P-2
Fitch	**F2**	F2
Dominion Bond	**R-1-**	R-1-
Langfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	**BBB**	BBB
Moody's	**A3**	A3
Fitch	**BBB+**	BBB+
Dominion Bond	**A-**	A-

Am 14. Juni 2004 hat Moody's Investors Service (Moody's) das Kurzfristrating von DaimlerChrysler mit P-2 und das Langfristrating mit A3 bestätigt und gleichzeitig den Ausblick von negativ auf stabil angehoben. Die Anhebung des Ausblicks beruhte auf der Einschätzung von Moody's, dass DaimlerChrysler weltweit gut aufgestellt ist und Mercedes-Benz im Premiumbereich über eine sehr gute Marktposition verfügt.

Vor allem die Fortschritte bei der Restrukturierung der Chrysler Group, aber auch im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge nahm Fitch Ratings (Fitch) am 24. Juni 2004 zum Anlass, den Ausblick des DaimlerChrysler-Langfristratings von stabil auf positiv anzuheben. Fitch bestätigte in diesem Zusammenhang das Langfristrating von BBB+ und das Kurzfristrating von F2.

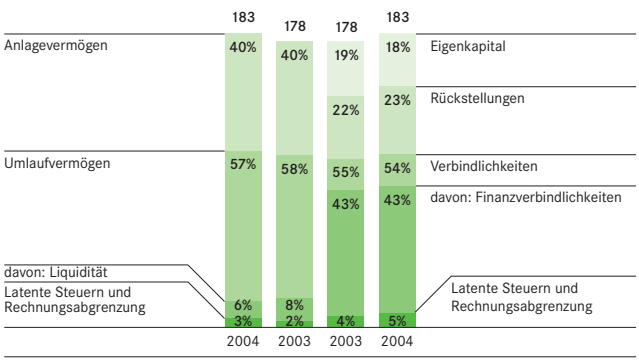
Insbesondere aufgrund des verbesserten operativen Ergebnisses der Chrysler Group hat Standard & Poor's am 11. August 2004 den Ausblick des DaimlerChrysler-Langfristratings von negativ auf stabil angehoben. Das Langfristrating von BBB und das Kurzfristrating von A-2 wurden bestätigt.

Die Einstufungen der kanadischen Ratingagentur Dominion Bond Rating Service von A- im Langfristrating und R-1- im Kurzfristrating blieben unverändert.

Vermögenslage

Bilanzstruktur

in Milliarden €



Konzernbilanz

Die Bilanzsumme des Konzerns stieg im Vergleich zum Vorjahr um 2% auf € 182,7 (i. V. € 178,3) Mrd. Die Veränderung war neben der Vollkonsolidierung von MFTBC insbesondere auf die Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts im Geschäftsfeld Dienstleistungen zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte aus der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar. So waren die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten unserer US-amerikanischen Konzerngesellschaften zum 31. Dezember 2004 mit einem Wechselkurs von € 1 = US $ 1,3621 (i. V. € 1 = US $ 1,2630) umzurechnen. Dies führte zu entsprechend niedrigeren Bilanzständen in Euro. Insgesamt verringerte sich die Bilanzsumme aufgrund von Währungsumrechnungseffekten um € 7,4 Mrd.; bereinigt ergab sich ein Anstieg um € 11,8 Mrd. Auf der Aktivseite nahmen die Sachanlagen überwiegend aufgrund der erstmaligen Einbeziehung der Bilanz der MFTBC um 3% auf € 34,0 Mrd. zu. Gegenläufig wirkten Abschreibungen und Anlagenabgänge insbesondere bei der Chrysler Group sowie Wechselkurseffekte. Die Finanzanlagen am Bilanzstichtag betrugen € 7,0 (i. V. € 8,8) Mrd. Neben der Veräußerung der Anteile an HMC und dem rückläufigen Buchwert an MMC verringerte die im Rahmen der Vollkonsolidierung vorgenommene Eliminierung des Buchwertes an MFTBC den Bilanzbetrag.

Die Vermieteten Gegenstände sind insbesondere aufgrund der Ausweitung des Absatzfinanzierungsgeschäfts um € 2,3 Mrd. auf € 26,7 Mrd. gestiegen. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von - € 1,3 Mrd.

Die Vorräte – abzüglich der erhaltenen Anzahlungen – erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr und erreichten einen Bilanzwert von € 16,8 (i. V. € 15,0) Mrd. Dazu trug auch die Vollkonsolidierung der MFTBC bei.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind um € 4,1 Mrd. auf € 56,8 Mrd. angewachsen. Bereinigt um Währungsumrechnungseffekte hätte sich ein Anstieg von € 6,9 Mrd. ergeben. Insgesamt machte das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft € 83,5 Mrd. und damit 46% der gesamten Aktiva aus.

Die Verminderung der Sonstigen Vermögenswerte auf € 12,9 Mrd. war überwiegend auf die Einlösung und Bewertung von Derivaten zurückzuführen. Zusätzlich verringerten sich die Marktwerte aus zurückbehaltenen Anteilen an verkauften Forderungen durch das rückläufige ABS-Portfolio.

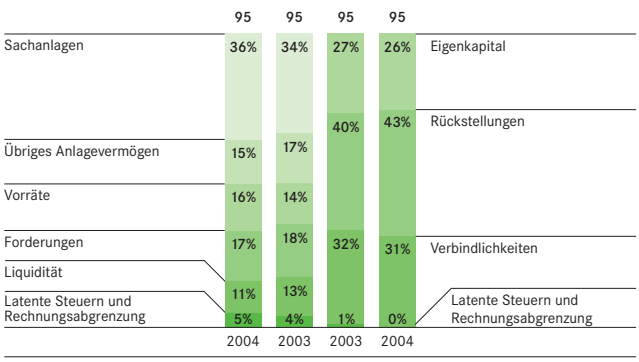
Der Bestand an liquiden Mitteln ging planmäßig um 18% auf € 11,7 Mrd. zurück und entfiel mit € 7,8 Mrd. auf Zahlungsmittel und mit € 3,9 Mrd. auf Wertpapiere. Die liquiden Mittel werden im Konzern zur Sicherstellung einer Konzernmindestliquidität aktiv gesteuert.

Die Veränderung des Saldos aus aktiven und passiven Latenten Steuern resultierte neben der Vollkonsolidierung der MFTBC im Wesentlichen aus Veränderungen der Latenten Steuern infolge der ergebnisneutralen Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten sowie der veränderten Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen.

Auf der Passivseite verminderte sich das Konzerneigenkapital auf € 33,5 (i. V. € 34,5) Mrd. Der Rückgang war insbesondere durch die für das Geschäftsjahr 2003 ausgeschüttete Dividende, die veränderte Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen, Wechselkurseffekte und die erfolgsneutral zu berücksichtigende Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten bedingt. Gegenläufig hat der Konzern-Jahresüberschuss das Eigenkapital erhöht. Die Eigenkapitalquote, bereinigt um die vorgeschlagene Dividendenzahlung für das Jahr 2004 (€ 1,5 Mrd.), wies einen Rückgang um 1%-Punkt auf 17,5 (i. V. 18,5)% auf. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 25,3 (i. V. 26,1)%. Der Rückgang der Eigenkapitalquoten stand auch im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung von MFTBC.

Bilanzstruktur Industriegeschäft

in Milliarden €



Der Anstieg der Anteile in Fremdbesitz auf € 0,9 (i. V. € 0,5) Mrd. war fast ausschließlich durch die erstmalige Einbeziehung der Bilanz von MFTBC bedingt, deren Anteile zum Bilanzstichtag zu 35% von konzernexternen Gesellschaftern gehalten wurden.

Der Bilanzansatz der Rückstellungen stieg um € 2,4 Mrd. auf € 41,6 Mrd. Die Entwicklung bei den Übrigen Rückstellungen war insbesondere auf höhere Garantierückstellungen zurückzuführen, die unter anderem auch die Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC sowie die Qualitätsoffensive bei der Mercedes Car Group berücksichtigen. Gegenläufig reduzierten Effekte aus der Währungsumrechnung die Übrigen Rückstellungen. Der Anstieg der Rückstellungen für Pensionen und Gesundheitsfürsorgeleistungen beruhte hauptsächlich auf der Absenkung der Diskontierungssätze sowie der erstmaligen Einbeziehung der MFTBC. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte und Zuführungen zu den Pensionsfonds.

Die Finanzverbindlichkeiten beliefen sich am Bilanzstichtag auf € 76,6 (i. V. € 75,7) Mrd. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit dem erhöhten Refinanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Gegenläufig verringerten Wechselkurseffekte den Bilanzstand der Finanzverbindlichkeiten.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Übrigen Verbindlichkeiten erhöhten sich insbesondere aufgrund der erstmaligen Einbeziehung der Bilanz der MFTBC um € 1,2 Mrd. auf € 21,6 Mrd.

Finanzierung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen

Zum Ende des Jahres 2004 waren die **Pensionsverpflichtungen** des Konzerns von € 34,4 (i. V. € 32,1) Mrd. durch Fondsvermögen in Höhe von € 27,8 (i. V. € 26,3) Mrd. gedeckt. Dies führte zu einem Finanzierungsstatus von - € 6,6 (i. V. - € 5,8) Mrd. Die Verschlechterung des Finanzierungsstatus in 2004 resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Pensionsverpflichtungen aufgrund der Absenkung des Diskontierungssatzes im Jahr 2004 sowie aus der Erstkonsolidierung von MFTBC. Gegenläufig wirkte die Erhöhung der Fondsvermögen infolge weiterer Zuwendungen in Höhe von € 1,6 (i. V. € 2,1) Mrd. und einer weiterhin guten Performance der Aktienmärkte im Jahr 2004. Die erzielten Renditen der in- und ausländischen Fondsvermögen des Konzerns betrugen im Jahr 2004 8,2% bzw. 13,7% (i. V. 14,6% bzw. 23,0%). Unter Berücksichtigung der bilanzierten Pensionsrückstellungen von € 5,6 (i. V. € 5,0) Mrd. ergab sich eine Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen am Ende des Jahres 2004 von insgesamt - € 1,0 (i. V. - € 0,8) Mrd.

Die **Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen** beliefen sich zum Ende des Jahres 2004 auf € 14,4 (i. V. € 14,9) Mrd. und waren durch Fondsvermögen in Höhe von € 1,6 (i. V. € 1,5) Mrd. gedeckt. Der Finanzierungsstatus belief sich somit auf - € 12,8 (i. V. - € 13,4) Mrd. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus der Reduzierung der Verpflichtungen aufgrund der Auswirkungen des »Medicare Act« in den USA. Gegenläufig ergab sich ein Anstieg der Verpflichtungen infolge der Absenkung des Diskontierungssatzes und der Anpassung der Kostensteigerungsraten im Jahr 2004 sowie aufgrund der normalen jährlichen Erhöhung abzüglich der Zahlungen an Begünstigte. Unter Berücksichtigung der bilanzierten Rückstellungen in Höhe von € 8,0 (i. V. € 8,2) Mrd. betrug die Unterdeckung der Zuschussverpflichtungen am Ende des Jahres 2004 insgesamt - € 4,8 (i. V. - € 5,2) Mrd.

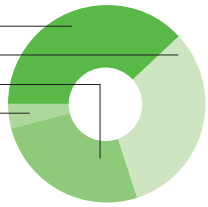
Weitere Informationen zu den Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen können der Anmerkung 25a des Konzernanhangs entnommen werden.

Faktoreinsatz

Einkaufsvolumen nach Geschäftsfeldern

in %

Mercedes Car Group	38
Chrysler Group	32
Nutzfahrzeuge	26
Übrige Aktivitäten	4



Investitionen

DaimlerChrysler hat im Berichtsjahr konzernweit € 6,4 (i. V. € 6,6) Mrd. in Sachanlagen investiert. Schwerpunkte der Investitionen im Geschäftsfeld Mercedes Car Group in Höhe von € 2,3 Mrd. waren der Ausbau der Werke Rastatt und Tuscaloosa für die Fertigung der neuen A-Klasse- und M-Klasse-Familien, die Produktionsvorbereitungen für das Nachfolgemodell der S-Klasse sowie der Ausbau der Aggregateproduktion für die neuen Diesel- und Ottomotoren. Im Vordergrund der Investitionen der Chrysler Group in Höhe von € 2,6 Mrd. standen die Vorbereitungen für die Produktion der im Jahr 2004 in den Markt eingeführten neun neuen Modelle und mindestens fünf weiteren Modellneuheiten für das Jahr 2005. Darüber hinaus wurden Investitionen in den Werken getätigt, um die Effizienz und Flexibilität in der Fertigung zu steigern. Wichtige Projekte im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge waren die neuen Euro-4-Motoren für Lkw sowie die Vorbereitungen für das Nachfolgemodell des Sprinter. Insgesamt wurden im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge € 1,2 Mrd. in Sachanlagen investiert.

Sachinvestitionen

in Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
DaimlerChrysler-Konzern	8.645	**6.386**	6.614
Mercedes Car Group	3.172	**2.343**	2.939
Chrysler Group	3.584	**2.647**	2.487
Nutzfahrzeuge	1.603	**1.184**	958
Dienstleistungen	123	**91**	76
Übrige Aktivitäten [1]	181	**134**	169

1 Enthält im Jahr 2003 Umfänge von aufgegebenen Aktivitäten (MTU Aero Engines).

Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung erreichten im Geschäftsjahr 2004 € 5,7 (i. V. € 5,6) Mrd. Davon entfielen € 2,6 Mrd. auf die Mercedes Car Group. Dort waren die neuen B- und R-Klasse-Sports-Tourer sowie die Nachfolgemodelle für die M- und S-Klasse die wesentlichen Projekte. Bei der Chrysler Group standen die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten im Zeichen der Produktoffensive. Dabei wurde die Effizienz des Mitteleinsatzes weiter gesteigert. Insgesamt lagen die Aufwendungen der Chrysler Group mit € 1,6 Mrd. unter dem Vorjahresniveau. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge wurden € 1,2 (i. V. € 0,9) für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Der Anstieg ergibt sich vor allem aus der erstmaligen Einbeziehung der MFTBC. Zu den wichtigsten Projekten zählten der Nachfolger des Sprinter und die neue Motorenfamilie für Schwer-Lkw. Weitere Schwerpunkte der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten bei DaimlerChrysler waren neue Antriebstechnologien, insbesondere Hybrid-Antriebe und die Brennstoffzelle, sowie elektronische Systeme zur Steigerung der Verkehrssicherheit (vgl. S. 74 f).

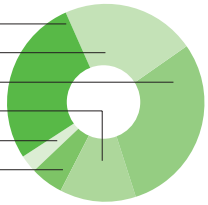
Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
DaimlerChrysler-Konzern	7.660	**5.658**	5.571
Mercedes Car Group	3.566	**2.634**	2.687
Chrysler Group	2.125	**1.570**	1.689
Nutzfahrzeuge	1.660	**1.226**	946
Übrige Aktivitäten [1]	309	**228**	420

1 Enthält im Jahr 2003 Umfänge von aufgegebenen Aktivitäten (MTU Aero Engines).

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

DaimlerChrysler-Konzern	384.723
Mercedes Car Group	105.857
Chrysler Group	84.375
Nutzfahrzeuge	114.602
Vertrieb Fahrzeuge	48.029
Dienstleistungen	11.224
Übrige Aktivitäten	20.636



Beschäftigung

Einkauf

Weltweit hat DaimlerChrysler im Jahr 2004 Güter und Dienstleistungen im Wert von € 101,4 (i. V. 99,7) Mrd. bezogen. 38% des Einkaufsvolumens entfielen auf die Mercedes Car Group, 32% auf die Chrysler Group, 26% auf das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge und 4% auf die übrigen Bereiche. Um dieses Einkaufsvolumen effizient zu steuern und gleichzeitig die Nähe zum Lieferanten zu gewährleisten, ist unser Einkauf global aufgestellt und weltweit aktiv.

Um die Beschaffungsergebnisse ganzheitlich zu optimieren, konzentrieren wir uns derzeit gemeinsam mit unseren Lieferanten auf drei Handlungsfelder: Global Scale, Global Supply Base und Global Processes. Indem wir die Beschaffungsvolumina bündeln und unter Abwägung von Kosten-Risiko-Aspekten gezielt vergeben, können wir unsere Kostenposition optimieren und unsere Effizienz weiter steigern.

Mit dem Ziel, die Geschäftsbeziehungen zu den weltweit besten Lieferanten sicherzustellen und den globalen Aspekt unserer Beschaffungsaktivitäten zu verstärken, haben wir das Lieferantenprogramm Extended Enterprise® weiterentwickelt. Ein wesentlicher Baustein von Extended Enterprise® ist ein Bewertungssystem, mit dem wir die Leistung der Beschaffungs- und Zulieferaktivitäten unserer Lieferanten aus einer globalen Perspektive analysieren.

Mit unserem globalen Beschaffungsmanagement, langfristigen Lieferkontrakten mit unseren Schlüssellieferanten und der engen Zusammenarbeit mit bewährten Zulieferfirmen verfügen wir über ein breites Instrumentarium, das es uns erlaubt, auch bei der gegenwärtig schwierigen Situation auf den internationalen Rohstoffmärkten die Belieferung unserer Werke sicherzustellen und den Einfluss steigender Preise auf unser Fertigungsmaterial zu begrenzen (vgl. S. 78 f).

Beschäftigungssituation. Am 31. Dezember 2004 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 384.723 (i. V. 362.063) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 185.154 (i. V. 182.739) Personen in Deutschland und 98.119 (i. V. 102.391) in den USA tätig. Insbesondere im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der Beschäftigten kräftig an. Neueinstellungen in Europa und Nordamerika und vor allem die Einbeziehung der MFTBC mit 18.281 Beschäftigten haben dazu beigetragen. Auch bei der Mercedes Car Group, im Geschäftsfeld Dienstleistungen und im gemeinsamen Vertrieb von Mercedes-Benz Personenwagen und Nutzfahrzeugen hat die Mitarbeiterzahl zugenommen. Bei der Chrysler Group ging der Personalstand vor allem wegen der Veräußerung von Komponentenwerken zurück. Bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis stieg die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 2% (vgl. S. 72 f).

Zukunftssicherung 2012. Am 23. Juli 2004 haben Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung eine Vereinbarung zur »Zukunftssicherung 2012« in Deutschland geschlossen. Die Vereinbarung trägt dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, die Arbeitsflexibilität zu erhöhen und damit Arbeitsplätze zu sichern. Sie ermöglicht mittelfristig jährliche Kosteneinsparungen von € 500 Mio. (vgl. S. 72 f).

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2004

Nach Ablauf des Jahres 2004 sind über die bereits dargestellten Entwicklungen hinaus keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für DaimlerChrysler von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten des Jahres 2005 bestätigt die im nachfolgenden Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen.

Risikobericht

Risikomanagement

Die Geschäftsfelder und -bereiche von DaimlerChrysler sind im Rahmen ihrer globalen Aktivitäten und aufgrund der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum konsequenten Umgang mit Risiken sind wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die auch im Hinblick auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften zu einem einheitlichen Risikomanagementsystem zusammengefasst sind und permanent weiterentwickelt werden. Das Risikomanagementsystem ist dabei in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem eingebettet und steht in Einklang mit den Corporate-Governance-Grundsätzen des Konzerns. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen und zielt auf die systematische Identifikation, Beurteilung, Kontrolle und Dokumentation von Risiken ab. Dabei werden unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien Risiken vom Management der Geschäftsfelder und -bereiche, der bedeutenden assoziierten Unternehmen sowie der zentralen Bereiche identifiziert und bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Die Bewertung der Schadenshöhe erfolgt in der Regel mit Blick auf die Auswirkungen der Risiken auf den Operating Profit. Die Kommunikation und Berichterstattung über relevante Risiken wird durch vom Management festgelegte Wertgrenzen gesteuert. Aufgabe der Verantwortlichen ist auch, Maßnahmen zur Risikovermeidung, -reduzierung und -absicherung zu entwickeln und gegebenenfalls zu initiieren. Im Rahmen unterjähriger Controllingprozesse werden die wesentlichen Risiken sowie eingeleitete Gegenmaßnahmen in ihrer Entwicklung überwacht. Neben der Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Risikomanagement berichtet regelmäßig über die identifizierten Risiken an den Vorstand und den Aufsichtsrat.

Das Risikomanagementsystem des Konzerns ermöglicht es der Unternehmensleitung, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einzuleiten. Die Konzernrevision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und der konzerneinheitlichen Richtlinien, die im Risikomanagement-

handbuch definiert sind, durch zielgerichtete Prüfungen und initiiert bei Bedarf entsprechende Maßnahmen. Daneben prüft der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können, frühzeitig zu erkennen.

Volkswirtschaftliche Risiken

Das Jahr 2004 war für die Weltwirtschaft ein ausgesprochen wachstumsstarkes Jahr, wobei weiterhin erhebliche Unsicherheiten über die künftige ökonomische Entwicklung der Weltwirtschaft vorhanden sind. Der nachhaltige Anstieg des Goldpreises, der als sichere Anlage ansonsten nur in Krisenzeiten in einem solchen Ausmaß zu verzeichnen ist, ist dafür ein wichtiger Indikator. Bereits zur Jahresmitte 2004 hatte sich das globale Expansionstempo abgeschwächt. In Verbindung mit den hohen Rohstoffpreisen, dem enormen Leistungsbilanzdefizit der USA und der anhaltenden Aufwertung des Euro haben sich zugleich die Risiken erhöht, ob die gegenwärtig von der Mehrzahl der Analysten unterstellte sanfte Rückkehr der Weltwirtschaft zum langfristigen Trendwachstum tatsächlich gelingt. Damit bestehen weiterhin beträchtliche ökonomisch bedingte Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von DaimlerChrysler. Aufgrund der überragenden Bedeutung der US-Wirtschaft für die Weltkonjunktur hätte aber auch eine isolierte massive Verlangsamung der gesamtwirtschaftlichen Expansion in den USA entsprechend negative Konsequenzen.

Die größten Einzelrisiken für die Weltwirtschaft müssen dabei in den anhaltend hohen oder sogar noch weiter ansteigenden Ölpreisen sowie im gewaltigen externen Defizit der USA gesehen werden. Das weltweite Wachstum könnte um 0,5 bis 1,0 %-Punkte gedämpft werden, sollten die Ölpreise für längere Zeit über der Marke von 45 US $ pro Barrel verbleiben. Bei einem längerfristigen Anstieg des Ölpreises auf über 55 US $ pro Barrel könnten einige Volkswirtschaften sogar in eine Rezession abgleiten. Falls eine Korrektur des amerikanischen Leistungsbilanzdefizits über eine drastische Abwertung des US-Dollar erfolgen sollte, könnte dies in Verbindung mit steigenden Zinsen zu einem deutlich niedrigeren globalen Wachstum führen.

Die enttäuschende wirtschaftliche Entwicklung in der Europäischen Union, insbesondere in Deutschland, birgt aufgrund der Bedeutung als wichtiger Absatzmarkt für DaimlerChrysler ein beträchtliches Risikopotenzial. Ähnliches gilt für die japanische Wirtschaft, die sich im Jahr 2004 zwar wesentlich besser entwickelte als erwartet, ihre strukturellen Probleme aber keineswegs überwunden hat. Eine erneute Abschwächung der japanischen Konjunktur würde nicht nur den Export von Produkten des Konzerns nach Japan, sondern auch die Ergebnisentwicklung unserer Tochtergesellschaft Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation erheblich belasten. Zusätzlich könnte sich eine erneute japanische Konjunkturschwäche negativ auf die asiatischen Schwellenländer auswirken. Die strategischen Expansionspläne des Konzerns in Asien würden durch eine solche Entwicklung ungünstig beeinflusst werden.

Von strategischer Relevanz für den Konzern wäre zudem ein Wachstumseinbruch in China, dem derzeit dynamischsten automobilen Zukunftsmarkt. Ein solcher Wachstumseinbruch würde angesichts der chinesischen Wirtschaftskraft sowie der stark gestiegenen internationalen Handels- und Investitionsverflechtung Chinas nicht nur tief greifende Folgen für den gesamten asiatischen Wirtschaftsraum haben, sondern könnte auch spürbare Wachstumseinbußen für die Weltwirtschaft insgesamt nach sich ziehen und die Projekte von DaimlerChrysler beeinträchtigen. Besonders relevant könnten ferner mögliche Wirtschaftskrisen in den Schwellenländern sein, in denen der Konzern wichtige Produktionsstätten unterhält. Ein eher begrenztes Risikopotenzial würde sich dagegen aus Krisen in Schwellenländern ergeben, in denen der Konzern ausschließlich über den Vertrieb seiner Produkte aktiv ist.

Risiken für den Marktzugang und die globale Vernetzung von Standorten könnten aus einer signifikanten Verzögerung der multilateralen Handelsliberalisierung entstehen, insbesondere durch eine Schwächung der multilateralen Handelsordnung zugunsten regionaler Handelsblöcke oder erneuter protektionistischer Tendenzen.

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken

Eine nur schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung, die Überkapazitäten in den Automobilmärkten und ein zurückhaltendes Konsumverhalten könnten die Automobilindustrie belasten. Hiervon betroffen wären hauptsächlich die für DaimlerChrysler wichtigen Märkte in Westeuropa sowie der NAFTA-Raum. In den USA, die nach wie vor der wesentliche Antriebsmotor der Weltwirtschaft sind, führte der hohe Wettbewerbsdruck auf dem Automobilmarkt in den vergangenen Jahren zu einer Ausweitung der Finanzierungsangebote und Verkaufsanreize. Eine schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung könnte auch in Zukunft absatzfördernde Finanzierungsangebote und Verkaufsanreize in ähnlicher oder sogar gesteigerter Form notwendig machen. Dies würde nicht nur die Erträge des Neufahrzeuggeschäfts belasten, sondern auch zu einem geringeren Preisniveau auf dem Gebrauchtwagenmarkt und zu abnehmenden Fahrzeugrestwerten führen. Auch in Westeuropa werden aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs verstärkt absatzfördernde Finanzierungsangebote und Verkaufsanreize eingesetzt. Zur Durchsetzung eines angemessenen Preisniveaus nehmen herausragende technische Merkmale auf der Basis einer innovativen Forschung und Entwicklung sowie zusätzliche Faktoren wie Markenimage und Produktqualität eine immer wichtigere Rolle ein.

Angesichts des sich erhöhenden Preisdrucks ist die Einhaltung der selbst gesetzten hohen DaimlerChrysler-Qualitätsstandards von herausragender Bedeutung für die künftige Profitabilität des Konzerns. Die Produktqualität hat einen wesentlichen Einfluss auf die Entscheidung des Kunden beim Kauf von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Technische Probleme könnten zu weiteren Rückrufaktionen und Reparaturmaßnahmen führen oder sogar Neuentwicklungen notwendig machen, die homologiert werden müssten. Darüber hinaus kann eine sich verschlechternde Produktqualität auch zu höheren Garantie- und Kulanzansprüchen führen.

Rechtliche und politische Rahmenbedingungen haben ebenfalls großen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von DaimlerChrysler. Dabei spielen insbesondere die Emissions- und Verbrauchswertebestimmungen sowie die Entwicklung der Energiepreise eine wichtige Rolle. Der Konzern verfolgt diese Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen bereits im Produktentstehungsprozess zu antizipieren.

Beschaffungsseitigen Risiken begegnet DaimlerChrysler durch gezieltes Commodity und Supplier Risk Management. Angesichts steigender Materialeinstandspreise, insbesondere für Stahl und Öl, sind diesen Maßnahmen jedoch Grenzen gesetzt. Sollte der Preisdruck auf den Beschaffungsmärkten über einen längeren Zeitraum auf dem derzeit hohen Niveau bleiben oder sogar noch weiter steigen, hätte dies auch Konsequenzen für die Profitabilität des Konzerns. Der Produktions- und Geschäftsprozess könnte auch durch unvorhersehbare Ereignisse, wie z. B. Naturkatastrophen oder terroristische Anschläge auf betriebliche Einrichtungen oder Rechenzentren, beeinträchtigt werden. Hierzu, wie auch zum Schutz des geistigen Eigentums von DaimlerChrysler, wurden Sicherheitsmaßnahmen und Notfallpläne erstellt.

Das Dienstleistungsgeschäft von DaimlerChrysler umfasst im Wesentlichen die Finanzierung und das Leasing von Konzernprodukten, Versicherungen und Dienstleistungen im Bereich des Flottenmanagements. Die internationale Geschäftsausrichtung sowie die Kapitalbeschaffung sind mit Kredit-, Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken verbunden. DaimlerChrysler begegnet diesen Risiken durch entsprechende Marktanalysen sowie den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Durch die Vollbanklizenz der DaimlerChrysler Bank und deren Risikospektrum ergibt sich keine wesentliche Auswirkung auf den Gesamtkonzern.

Aus dem Engagement des DaimlerChrysler-Konzerns beim Aufbau eines Systems zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei bestimmten Nutzfahrzeugen ist der Konzern einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die sich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage auswirken könnten. Der Aufbau sowie der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgen durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der DaimlerChrysler 45% der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Neben der

Konsortialmitgliedschaft und der Kapitalbeteiligung an Toll Collect GmbH wurden Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH in Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems gegenüber der Bundesrepublik Deutschland abgegeben. Nachdem der ursprüngliche Systemstart zum 31. August 2003 aufgrund technischer Probleme nicht eingehalten werden konnte, wurde das Mautsystem am 1. Januar 2005 erfolgreich mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität in Betrieb genommen. Risiken können im Wesentlichen aufgrund von Ausfällen bei der zu erhebenden Maut sowie einer Verschiebung des für den 1. Januar 2006 vorgesehenen Starttermins des Systems mit voller Funktionalität entstehen. Zusätzliche Informationen zum elektronischen Mautsystem sowie den damit verbundenen Risiken können den Anmerkungen 3 (Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen), 31 (Rechtliche Verfahren) und 32 (Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

An den Risiken seiner Beteiligungen partizipiert DaimlerChrysler entsprechend der jeweiligen Beteiligungsquote.

Währungs-, Zinsänderungs- und Aktienkurs- sowie Commodity-Preis-Risiken

DaimlerChrysler ist Marktrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Commodity-Preis-Risiken. Diese Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Konzerns haben. Der Konzern steuert diese Risiken vorwiegend im Rahmen seiner laufenden Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Zusätzliche Informationen zu Finanzinstrumenten und Derivaten können der Anmerkung 33 im Konzernanhang entnommen werden. Volkswirtschaftliche Analysen und Marktinformationen fließen fortlaufend in den Risikomanagementprozess ein.

In Anlehnung an die Empfehlungen der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) quantifiziert DaimlerChrysler die Risikopositionen aus Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen regelmäßig in Form von Value-at-Risk-Berechnungen. Der Value-at-Risk weist dabei einen möglichen Marktwertverlust aus, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99% innerhalb von fünf Tagen nicht überschritten wird. Methodische Grundlage ist der Varianz-Kovarianz-Ansatz auf Basis des RiskMetrics™ -Modells. Die von Risk-Metrics™ bereitgestellten Daten zu Volatilitäten und Korrelationen werden um weitere Marktdaten zu Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ergänzt. Im Konzern werden derivate Finanzinstrumente nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen des Konzerns gehaltenen marktwertsensitiven Anlagen, wie zum Beispiel Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, sind nicht Bestandteil dieser quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensionsfonds von DaimlerChrysler können der Anmerkung 25a des Konzernanhangs entnommen werden.

In Übereinstimmung mit den für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement betreibt DaimlerChrysler ein von der Treasury unabhängiges Finanzcontrolling.

Management der Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten von DaimlerChrysler resultieren Lieferungs- und Zahlungsströme in unterschiedlichen Währungen, wobei gegenläufige Zahlungsströme in den einzelnen Währungen gegenübergestellt und aufgerechnet werden. Das Währungsexposure wird im Rahmen des zentralen Devisenmanagements regelmäßig erfasst und anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend durch Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, abgesichert. Das bei den ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Euro-Zone gebundene Nettovermögen wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursschwankungen gesichert. In Ausnahmefällen werden jedoch bestimmte langfristige Investitionen gegen Währungsrisiken abgesichert. Darüber hinaus sichert DaimlerChrysler grundsätzlich nicht das Umrechnungsrisiko aus Wechselkursschwankungen für Umsätze und Ergebnisse von Tochtergesellschaften in Fremdwährung außerhalb des Euro-Raums ab.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die derivativen Währungssicherungskontrakte in den Jahren 2004 und 2003. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk

In Millionen €	31.12. 2004	Jahresdurchschnitt 2004	31.12. 2003	Jahresdurchschnitt 2003
Währungssicherungskontrakte [1]	**148**	**256**	381	398

1 Devisentermingeschäfte, Devisenswaps, Währungsoptionen.

Der Value-at-Risk der Währungssicherungskontrakte hat im Jahresdurchschnitt und zum Jahresende 2004 abgenommen, was hauptsächlich auf niedrigere Währungsvolatilitäten und auf die Aufwertung des Euro, insbesondere gegenüber dem US-Dollar, zurückzuführen ist. Darüber hinaus hat sich der Value-at-Risk bedingt durch einen geringeren Bestand an Währungssicherungsgeschäften verringert.

Aus Wechselkursschwankungen, insbesondere beim US-Dollar und bei anderen wichtigen Währungen gegenüber dem Euro, ist DaimlerChrysler einem Währungsrisiko bzw. einem daraus resultierenden Transaktionsrisiko ausgesetzt. Von diesem Transaktionsrisiko ist überwiegend das Geschäftsfeld Mercedes Car Group betroffen, da hier ein beträchtlicher Teil der Umsätze in Fremdwährung erzielt wird, während der überwiegende Anteil der Kosten in Euro anfällt. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Auch bei der Chrysler Group sind die Transaktionsrisiken gering, da der überwiegende Teil der Umsätze und Kosten in US-Dollar generiert wird.

Aufgrund des Kursanstiegs des Euro gegenüber fast allen wichtigen Handelswährungen des Konzerns, hat sich trotz Währungsabsicherungsmaßnahmen eine stärkere Belastung des Operating Profit als im Vorjahr ergeben. Sollte die gegenwärtige relative Stärke des Euro gegenüber den für DaimlerChrysler wichtigsten Währungen über einen längeren Zeitraum anhalten oder sich noch weiter verstärken, könnte dies ab dem Jahr 2005 einen verstärkt negativen Einfluss auf die Ertrags- und Finanzlage des Konzerns haben.

Management der Zinsänderungsrisiken. DaimlerChrysler benutzt eine Vielzahl von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um den Erfordernissen der operativen und strategischen Liquiditätssteuerung gerecht zu werden. Der Finanzdienstleistungsbereich von DaimlerChrysler Services verfügt – basierend auf vornehmlich festverzinslichen Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Kunden – über einen großen Bestand an zinssensitiven Aktiva, die grundsätzlich fristenkongruent refinanziert werden. Für einen begrenzten Teil des Forderungsportfolios werden jedoch fristeninkongruente Refinanzierungen eingesetzt, die ein Zinsänderungsrisiko mit sich bringen.

DaimlerChrysler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft zentral. Derivative Zinsinstrumente wie Zinsswaps, Forward Rate Agreements, Swaptions, Caps und Floors werden eingesetzt, um die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-Passiv-Strukturen (Asset- und Liability-Management) zu erreichen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die zinssensitiven Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns in den Jahren 2004 und 2003. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk

In Millionen €	31.12. 2004	Jahresdurchschnitt 2004	31.12. 2003	Jahresdurchschnitt 2003
Zinssensitive Finanzinstrumente	**73**	**75**	115	148

Der Value-at-Risk der zinssensitiven Finanzinstrumente bei DaimlerChrysler hat sich im Durchschnitt und zum Jahresende 2004 aufgrund geringerer Volatilitäten, des stärkeren Euro und der Reduktion des Anteils der fristeninkongruenten Refinanzierung gegenüber den festverzinslichen Finanzierungs- und Leasingverträgen im Finanzdienstleistungsgeschäft verringert.

Management des Aktienpreisrisikos. DaimlerChrysler besitzt derzeit nur noch in geringem Umfang Anlagen in Aktien. Das Aktienkursrisiko war in der Berichtsperiode und ist gegenwärtig unbedeutend, weshalb der Konzern auf den separaten Ausweis der Value-at-Risk-Werte verzichtet. Entsprechend dem internationalen Bankenstandard sind Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden, nicht in der Bewertung des Aktienrisikos enthalten.

Management der Commodity-Preis-Risiken. Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist DaimlerChrysler einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teilelieferungen und Rohstoffen (zusammen Commodities) ausgesetzt. So haben sich zum Beispiel die Preise für Stahl, der in der Herstellung von Automobilkomponenten verwendet wird, im Jahr 2004 deutlich erhöht. Der Konzern begegnet diesen beschaffungsseitigen Risiken durch ein gezieltes Commodity und Supplier Risk Management.

In geringem Umfang werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt, um vornehmlich die Marktpreisrisiken aus dem Bezug von Edelmetallen zu reduzieren. Das aus derivativen Rohstoffsicherungskontrakten resultierende Risiko war in der Berichtsperiode und ist gegenwärtig unerheblich für den Konzern, weshalb auf den separaten Ausweis der Value-at-Risk-Werte für derivative Rohstoffsicherungskontrakte verzichtet wird.

Rechtliche Risiken

Verschiedene Gerichtsverfahren sind gegen den Konzern anhängig. Bei diesen handelt es sich nach Ansicht von DaimlerChrysler im Wesentlichen um normale, routinemäßige und im Zusammenhang mit dem Geschäft des Konzerns stehende Rechtsstreitigkeiten. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass DaimlerChrysler aufgrund abschließender Entscheidungen in einigen dieser Fälle teilweise erhebliche Aufwendungen und Zahlungsmittelabflüsse entstehen könnten. Obwohl der endgültige Ausgang einzelner Verfahren gegebenenfalls einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von DaimlerChrysler haben. Informationen zu einzelnen rechtlichen Verfahren können der Anmerkung 31 des Konzernanhangs entnommen werden.

Gesamtrisiko

Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind nicht erkennbar.

Ausblick

Weltwirtschaft

Im Jahr 2005 deuten die konjunkturellen Rahmenbedingungen auf ein geringeres Wachstum der Weltwirtschaft hin als im Vorjahr. In den USA werden steigende Zinsen, das Auslaufen finanzpolitischer Impulse sowie eine weniger stark expandierende Inlandsnachfrage das Wachstum voraussichtlich dämpfen. In Westeuropa sollte sich die Inlandsnachfrage leicht beleben, allerdings dürfte die gesamtwirtschaftliche Zuwachsrate aufgrund des geringeren Beitrags des Außenhandels unverändert bleiben. Die japanische Wirtschaft wird nach dem Wachstum in den beiden vorangegangenen Jahren voraussichtlich eine Abschwächung erfahren. Von der geringeren wirtschaftlichen Dynamik werden auch die Schwellenländer nicht verschont: Insbesondere das Wachstum der Volkswirtschaften in Asien und Südamerika wird an Tempo verlieren. In China werden die administrativen Maßnahmen zur Eindämmung der im Jahr 2004 überhitzten Konjunktur zunehmend greifen. Insgesamt erwarten wir, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2005 leicht über 3% und in den Folgejahren in ähnlicher Größenordnung expandiert. Die Rückkehr zu einem langfristigen und stabilen Wachstumstrend wird aber nur dann möglich sein, wenn die Rohstoffpreise nicht nochmals deutlich ansteigen.

Automobilmärkte

Parallel zur Verlangsamung der weltwirtschaftlichen Expansion sollte auch das Wachstum der globalen Automobilnachfrage im laufenden Jahr etwas geringer ausfallen als im Jahr 2004. Während die Pkw-Märkte in den Schwellenländern erneut deutliche Zuwächse verzeichnen dürften, rechnen wir sowohl für den nordamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als auch für die Pkw-Märkte Westeuropas und Japans mit einem Marktvolumen in der Größenordnung des Jahres 2004.

Die Expansion der weltweiten Nutzfahrzeugnachfrage sollte sich mit einem im Vorjahresvergleich verminderten Tempo fortsetzen. Dabei dürften der nordamerikanische Schwer-Lkw-Markt und die Nutzfahrzeugmärkte in den Schwellenländern weitere Zuwächse verzeichnen, während sich die Nachfrage in Westeuropa auf dem hohen Niveau des Vorjahres bewegen sollte.

Das Wachstum der globalen Automobilnachfrage wird in den kommenden Jahren schwerpunktmäßig in den Schwellenländern Asiens und Südamerikas sowie voraussichtlich auch im Osten Europas stattfinden - eine Folge der dynamisch wachsenden Kaufkraft und des steigenden Bedarfs an Mobilität in diesen Regionen. Hierbei werden die begrenzten Wachstumsspielräume der großen Automobilmärkte Nordamerika, Europa und Japan sowie weltweit hohe Produktionskapazitäten den Wettbewerb in allen Marktsegmenten weiter verschärfen. DaimlerChrysler geht deshalb davon aus, dass der Preiswettbewerb in den USA und auch in Europa in seiner Intensität nicht nachlassen wird. Hinzu kommen strengere Umwelt- und Sicherheitsauflagen, deren Erfüllung für alle Hersteller mit erheblichen Kosten verbunden sein wird. Vor diesem Hintergrund wird die Fähigkeit, sich durch Innovationen und starke Marken von den Wettbewerbern zu differenzieren, immer wichtiger. Zum Erfolgsfaktor im internationalen Wettbewerb wird zunehmend auch eine weltweite Marktpräsenz mit der Möglichkeit, am Wachstum der Märkte in den Schwellenländern zu partizipieren und über höhere Stückzahlen Kostenvorteile zu erzielen.

Geschäftsfelder

Trotz des nur schwachen Wachstums wichtiger Märkte plant die **Mercedes Car Group,** den Absatz im Jahr 2005 und in den Folgejahren weiter zu steigern. Basis hierfür ist die Erneuerung und Erweiterung der Modellpalette. Mit vollkommen neuen Fahrzeugangeboten wie der B-Klasse und der R-Klasse werden wir ab dem Jahr 2005 das Marktsegment der Sports Tourer erschließen. Ab Herbst 2005 wird die neue S-Klasse im Markt verfügbar sein; mit ihr wollen wir die Innovations- und Technologieführerschaft der Mercedes Car Group im Premiumsegment weiter ausbauen. Für alle Produkte der Marke Mercedes-Benz gilt: Qualität steht an erster Stelle. Deshalb wird die Qualitätsoffensive mit Nachdruck weiter vorangetrieben. Die Ertragskraft der Mercedes Car Group soll mit dem Programm CORE, das im Februar 2005 gestartet wurde, nachhaltig gestärkt werden. Bis zum Jahr 2007 wollen wir damit eine Umsatzrendite von 7% erreichen.

Die Wettbewerbsposition des Geschäftsbereichs smart soll durch die Vertriebsoffensive in den europäischen Kernmärkten gestärkt werden. Möglichkeiten zur Einführung des smart in weiteren internationalen Märkten werden derzeit intensiv untersucht. Darüber hinaus arbeiten wir an einem langfristig tragfähigen Geschäftsmodell, das auch die Verbesserung der Kostenstrukturen und die Steigerung der Produktivität zum Ziel hat.

Ein weiterer strategischer Schwerpunkt der Mercedes Car Group ist die Präsenz in Asien, insbesondere in China, die in den kommenden Jahren im Rahmen der Asien-Strategie von DaimlerChrysler kontinuierlich erweitert werden soll.

Die Strategie der **Chrysler Group** basiert auf den folgenden Schwerpunkten: Zum einen soll die Effizienz weiter verbessert werden, zum anderen wollen wir mit innovativen Produkten unsere Wettbewerbsposition auf Dauer verbessern. Mit attraktiven neuen Fahrzeugen will die Chrysler Group in der Wahrnehmung durch die Kunden, in der Produktqualität und in der Produktivität zu den weltweit besten Anbietern aufschließen. Gleichzeitig wollen wir uns mit herausragendem Design und einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis von den Wettbewerbern abgrenzen. Allein im Jahr 2004 wurden neun neue Modelle eingeführt, in den Jahren 2005 bis 2006 werden 16 weitere neue Produkte folgen. Zum Wachstum der Chrysler Group sollen in den kommenden Jahren verstärkt auch die Märkte außerhalb der NAFTA-Region beitragen. Hierzu werden wir die Marke Dodge auch in Europa einführen. Gleichzeitig setzen wir die Programme zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung fort. Mit den neuen Produkten soll der Absatz in den Jahren 2005 bis 2007 weiter steigen.

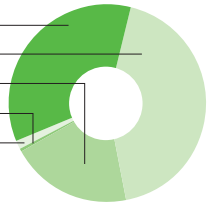
Das **Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge** verfolgt das Ziel, die gute Wettbewerbsposition des Jahres 2004 zu sichern und weiter auszubauen. Um dies zu erreichen, wird die strategische Initiative »Global Spark« konsequent umgesetzt. Global Spark stützt sich auf drei Eckpfeiler: Der erste beinhaltet die Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramme der einzelnen Geschäftsbereiche, die in den kommenden Jahren weiterverfolgt werden. Der zweite Eckpfeiler von Global Spark besteht darin, die hohen Stückzahlen, die DaimlerChrysler als weltweit führender Nutzfahrzeughersteller erzielt, in entsprechende Kostenvorteile umzusetzen. Kern dieser Strategie ist es, möglichst viele Gleichteile und gemeinsame Komponenten zu verwenden sowie bestehende Fahrzeugkonzepte für möglichst große Stückzahlen zu nutzen und gleichzeitig die Identität unserer Marken und Produkte zu bewahren. Dritter Eckpfeiler der Initiative Global Spark ist der Ausbau der Präsenz in Asien. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung war die Übernahme der Mehrheit an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC). Durch die in China eingeleiteten Aktivitäten werden wir auch bei den Nutzfahrzeugen unsere Position in diesem Zukunftsmarkt deutlich stärken.

Die Absatzentwicklung des Geschäftsfelds wird auch in den kommenden Jahren durch zahlreiche neue attraktive Modelle in allen Geschäftsbereichen unterstützt. Insbesondere aber aufgrund der Effekte aus der ganzjährigen Einbeziehung der MFTBC erwartet das Geschäftsfeld, den Absatz im Jahr 2005 weiter steigern zu können. Zu einem weiterhin hohen Absatzniveau in den Jahren 2005 und 2006 werden voraussichtlich auch vorgezogene Käufe im Zusammenhang mit neuen Abgasvorschriften in den USA und Japan beitragen.

Das Geschäftsfeld **Dienstleistungen** wird sich weiterhin auf das Angebot automobiler Finanzdienstleistungen konzentrieren. Dabei soll die Absatzunterstützung für die Automobilgeschäftsfelder intensiviert werden. In enger Kooperation mit den Fahrzeugmarken werden Financial-Services-Produkte erarbeitet, die auf die kundenspezifischen Bedürfnisse in den jeweiligen Märkten zugeschnitten sind. In der Region NAFTA entwickelt Chrysler Financial zum Beispiel mit den Projekten »Business Vehicle Finance« und »Full Service Leasing« spezielle Leasingangebote für Geschäftskunden mit Fahrzeugflotten. Damit leistet DaimlerChrysler Services einen wichtigen Beitrag, um die Wettbewerbsposition der Fahrzeugmarken von DaimlerChrysler im stark wachsenden Markt für Geschäftskunden zu stärken. Ein wesentliches Ziel bleibt es, auch künftig unsere Prozesse unter anderem durch den Einsatz modernster Risikomanagementsysteme nachhaltig zu verbessern. Nach dem erfolgreichen Start des Lkw-Mauterfassungssystems beabsichtigt Toll Collect, zum 1. Januar 2006 die Umstellung auf die On-Board-Unit 2 vorzunehmen.

Sachinvestitionen 2005 – 2007

in Milliarden €	
DaimlerChrysler-Konzern	21,1
Mercedes Car Group	7,4
Chrysler Group	9,1
Nutzfahrzeuge	4,2
Dienstleistungen	0,1
Übrige Aktivitäten	0,3



Der Geschäftsbereich **DaimlerChrysler Off-Highway** rechnet für die Jahre 2005 bis 2007 mit einer moderaten Erholung der wichtigsten Märkte. Dabei soll der Marktanteil durch Produktinnovationen und verstärkte Absatzaktivitäten gesteigert werden. Die bereits eingeleiteten Effizienzsteigerungs- und Restrukturierungsprojekte werden fortgesetzt.

Die **EADS** erwartet eine spürbare Erholung des Marktes für zivile Flugzeuge. Vor allem aufgrund der zunehmenden Anzahl von Airbus-Auslieferungen dürfte der Umsatz der EADS in den kommenden Jahren weiter steigen. Hierzu wird auch das neue Großraum-Flugzeug A380 beitragen, von dem die ersten Modelle bereits im Jahr 2006 an Kunden ausgeliefert werden sollen. Trotz der angespannten Budgetsituation der öffentlichen Haushalte in Europa baut die EADS ihr Verteidigungsgeschäft auf der Grundlage eines hohen Auftragsbestands weiter aus. Für den Raumfahrtbereich erwartet die EADS in den nächsten Jahren weiterhin eine positive Entwicklung.

DaimlerChrysler-Konzern

Unter der Annahme eines moderaten Anstiegs der weltweiten Automobilnachfrage gehen wir davon aus, dass der Absatz von DaimlerChrysler im Jahr 2005 und in den Folgejahren weiter ansteigen sollte. Hierzu dürften steigende Absatzzahlen in allen Geschäftsfeldern beitragen. Auch der Umsatz sollte sich weiter erhöhen.

Nach einem schwächeren ersten und zweiten Quartal erwarten wir für das Gesamtjahr 2005 einen leichten Anstieg des Operating Profit gegenüber dem Jahr 2004. Mit deutlichen Ergebnisverbesserungen ist in den Jahren 2006 und 2007 zu rechnen, wenn die Produktoffensive der Mercedes Car Group voll zum Tragen kommt und weitere neue Modelle der Chrysler Group verfügbar sind. Einen wesentlichen Beitrag zu dieser positiven Ergebnisentwicklung werden auch die Programme zur Effizienzsteigerung leisten, die in allen Geschäftsfeldern konsequent weiterverfolgt werden. Die zunehmende Vernetzung unserer weltweiten Aktivitäten, der Wissenstransfer innerhalb des Konzerns und die initiierten bereichsübergreifenden Projekte werden sich in den kommenden Jahren ebenfalls positiv im Ergebnis niederschlagen.

Grundvoraussetzung für die angestrebte Ertragssteigerung sind insgesamt stabile wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie die für die Jahre 2005 bis 2007 erwartete moderate Aufwärtsentwicklung der weltweiten Automobilnachfrage. Herausforderungen können sich allerdings aus einem anhaltend schwachen US-Dollar und hohen Rohstoffpreisen ergeben.

Investitionen

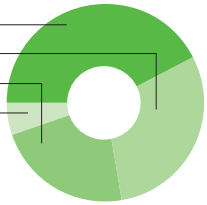
Im Planungszeitraum 2005 bis 2007 wird DaimlerChrysler voraussichtlich € 21 Mrd. für Sachinvestitionen aufwenden. Innerhalb der Mercedes Car Group liegt der Schwerpunkt der Aufwendungen bei den Vorbereitungen für die Nachfolgemodelle der C- und E-Klasse sowie des smart fortwo. Die Chrysler Group wird vor allem in die Modernisierung der Werke und in die Fortsetzung der Produktoffensive investieren. Bei den Nutzfahrzeugen stehen Investitionen im Zusammenhang mit dem Nachfolgemodell des Sprinter, der neuen Century Class von Freightliner und der neuen Motorenfamilie für schwere Lkw im Vordergrund. Umfangreiche Mittel sind auch für unser Engagement in China vorgesehen.

Sachinvestitionen

in Milliarden	Ist 2004 €	2005–2007 €
DaimlerChrysler-Konzern	**6,4**	21,1
Mercedes Car Group	**2,3**	7,4
Chrysler Group	**2,6**	9,1
Nutzfahrzeuge	**1,2**	4,2
Dienstleistungen	**0,1**	0,1
Übrige Aktivitäten	**0,1**	0,3

Forschungs- und Entwicklungsaufwand 2005 - 2007

in Milliarden €	
DaimlerChrysler-Konzern	17,0
Mercedes Car Group	7,2
Chrysler Group	5,1
Nutzfahrzeuge	3,8
Übrige Aktivitäten	0,9



Forschung und Entwicklung

Für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wird DaimlerChrysler im Zeitraum 2005 bis 2007 insgesamt € 17 Mrd. einsetzen und damit das hohe Niveau der vergangenen Jahre aufrechterhalten. Der Schwerpunkt der Aufwendungen liegt bei den neuen Fahrzeugmodellen der Geschäftsfelder Mercedes Car Group und Chrysler Group. Wichtige Projekte im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge sind neue Lkw-Motoren, welche die künftigen Abgasvorschriften in den USA, Westeuropa und Japan erfüllen, eine neue Plattform für die Nachfolgemodelle des Actros, des Atego und des Axor sowie zwei neue Lkw der Marke Mitsubishi Fuso.

Umfangreiche Mittel sind auch für neue Technologien vorgesehen, mit denen wir die Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs verbessern wollen.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Milliarden	Ist 2004 €	2005–2007 €
DaimlerChrysler-Konzern	5,7	17,0
Mercedes Car Group	2,6	7,2
Chrysler Group	1,6	5,1
Nutzfahrzeuge	1,2	3,8
Übrige Aktivitäten	0,2	0,9

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Aufgrund der geplanten Absatzentwicklung und der erwarteten Produktivitätszuwächse geht DaimlerChrysler davon aus, dass die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Jahren 2005 bis 2007 sowohl konzernweit als auch in den einzelnen Geschäftsfeldern weitgehend stabil bleiben wird.

Vorausschauende Aussagen in diesem Lagebericht:
Dieser Lagebericht enthält unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über künftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Worte wie antizipieren, annehmen, glauben, einschätzen, erwarten, beabsichtigen, können/könnten, planen, projizieren, sollten und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze und Rohstoffpreise, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber, höhere Verkaufsanreize, sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten (einige von ihnen sind unter der Überschrift »Risikobericht« auf den Seiten 38ff in diesem Geschäftsbericht sowie unter der Überschrift »Risk Factors« im Geschäftsbericht nach Formular 20-F beschrieben, das bei der US-Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde) eintreten oder sich die den Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

Mercedes Car Group

MAYBACH

Mercedes-Benz

smart

Aus der Schmiede von Mercedes-Benz: die neue CLS-Klasse.

Eine Coupé-Generation voraus.

Hans-Dieter Futschik, Siegfried Mack, Prof. Jürgen Bräuchle und Nicola Ehrenberg (v.l.) haben am Design des CLS-Coupés von Anfang an mitgefeilt. Die anspruchsvolle Ästhetik und seine wegweisende Technologie bringen neue Leidenschaft ins Autofahren: ein innovatives Fahrzeugkonzept!

Mercedes Car Group

Absatz leicht über Vorjahresniveau | Produktoffensive erfolgreich fortgesetzt | Hohe Aufwendungen für neue Modelle und Qualitätsoffensive | Programm zur Effizienzsteigerung und Erlösoptimierung gestartet | Vertriebsoffensive bei smart | Operating Profit deutlich unter Vorjahresniveau

Werte in Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
Operating Profit	2.255	**1.666**	3.126
Umsatz	67.189	**49.630**	51.446
Sachinvestitionen	3.172	**2.343**	2.939
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	3.566	**2.634**	2.687
Produktion		**1.246.726**	1.211.981
Absatz		**1.226.773**	1.216.938
Beschäftigte (31.12.)		**105.857**	104.151

Modellwechsel bestimmen Geschäftsentwicklung. Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group, das die Marken Mercedes-Benz, Maybach, smart sowie Mercedes-Benz AMG und Mercedes-Benz McLaren umfasst, hat im Berichtsjahr 1.226.800 (i. V. 1.216.900) Fahrzeuge abgesetzt. Während der Absatz bei der Marke Mercedes-Benz lebenszyklusbedingt um 2% unter dem Vorjahresniveau lag, stieg der Absatz bei smart durch die Einführung des smart forfour um 22%. Der Umsatz ist mit € 49,6 (i. V. € 51,4) Mrd. leicht zurückgegangen. Ausschlaggebend dafür waren Wechselkurseffekte sowie ein – vorwiegend aufgrund der Modellzyklen – veränderter Modell-Mix bei Mercedes-Benz Pkw. Der Operating Profit lag mit € 1,7 Mrd. deutlich unter dem hohen Vorjahresniveau von € 3,1 Mrd. Dies ist einerseits auf den veränderten Modell-Mix und Wechselkurseffekte zurückzuführen, andererseits aber auch auf die hohen Anlaufkosten für neue Produkte und die Aufwendungen für die Qualitätsoffensive bei Mercedes-Benz. Darüber hinaus war der Ergebnisbeitrag des Geschäftsbereichs smart aufgrund höherer Marketingaufwendungen, der Anlaufkosten für den smart forfour sowie höherer Entwicklungsleistungen deutlich negativ (vgl. S. 23).

Qualität, Effizienz und Produktivität im Fokus. Um die Ertragskraft der Mercedes Car Group zu verbessern, arbeiten wir intensiv an den Themen Qualität, Effizienz und Produktivität. Qualität ist eines der wichtigsten Attribute der Marke Mercedes-Benz; deshalb steht sie im Mittelpunkt der Aktivitäten der Mercedes Car Group. Im Rahmen einer umfassenden Qualitätsoffensive wird ein Bündel von Maßnahmen umgesetzt, um Spitzenqualität auf allen Ebenen sicherzustellen – von der Fahrzeug-

Was die Mercedes-Benz A-Klasse alles erträgt.

Bis an das Limit.

Thomas Zeeb hat sie weltweit durch Schnee und Hitze getrieben, durch Steilwände gejagt und in der Crash-Halle getestet. Der Leiter des Gesamtfahrzeugversuchs A-Klasse ist stolz und vollkommen überzeugt von seinem neuen Fahrzeug: mit dem innovativsten Sicherheitskonzept seiner Klasse!

entwicklung über die Produktion bis hin zu Vertrieb und Service. Darüber hinaus intensivieren wir die Zusammenarbeit mit Lieferanten im frühen Entwicklungsprozess und führen Lieferantenaudits während des Produktionsprozesses durch. Wir testen unsere Fahrzeuge im Entstehungsprozess noch umfassender und verstärken den Dialog mit unseren Kunden darüber, wie zufrieden sie mit ihren Fahrzeugen sind. Weiterhin intensivieren wir die Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer weltweiten Vertriebs- und Service-Organisation. Hierzu haben wir im Oktober 2004 in Stuttgart ein globales Trainingscenter mit modernster Medientechnik errichtet. Um Spitzenqualität sowohl bei neuen Fahrzeugen als auch bei den Fahrzeugen in Kundenhand sicherzustellen, überprüfen wir anlässlich der regulären Werkstattbesuche vorsorglich auch die Hard- und Softwarefunktionen.

Im Februar 2005 hat die Mercedes Car Group ein umfassendes Programm zur Effizienzsteigerung und Erlösoptimierung gestartet. Im Rahmen des Programms CORE sollen Verbesserungspotenziale entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette analysiert und in der Organisation schnell und konsequent umgesetzt werden. Mit CORE beabsichtigt die Mercedes Car Group, ihr Ergebnis um mehr als € 3 Mrd. zu verbessern. Dies soll dazu führen, dass im Jahr 2007 die Umsatzrendite des Geschäftsfeldes 7% erreicht.

Mercedes-Benz weiterhin erfolgreichste Premiummarke. Der weltweite Absatz der Marke Mercedes-Benz lag mit 1.074.600 um 2% unter dem hohen Vorjahreswert. Maßgeblich hierfür war vor allem, dass mehrere neue Modelle erst zum Jahresende voll verfügbar waren. Mit ihrer Produkt- und Marketingoffensive ist es der Marke Mercedes-Benz gelungen, ihre Modellpalette noch attraktiver zu gestalten, deutlich zu verjüngen und trotz des intensiven Wettbewerbs ihre Position als weltweit erfolgreichste Premiummarke zu behaupten.

In den wichtigen Märkten hat sich der Absatz im Berichtsjahr unterschiedlich entwickelt. So verringerte sich die Zahl der abgesetzten Fahrzeuge in Westeuropa um 3%. Dabei standen einem Anstieg in Spanien (+10%) Rückgänge in Deutschland (-3%), Großbritannien (-9%), Frankreich (-5%) und Italien (-4%) gegenüber. Dagegen übertrafen die Verkäufe an Endkunden in den USA das Vorjahresniveau um 1%. Während im japanischen Markt die Zahlen des Jahres 2003 nicht erreicht wurden (-10%), haben wir im Wachstumsmarkt China den Absatz um 6% auf 9.800 Fahrzeuge gesteigert.

S- und E-Klasse weltweit führend in ihren Marktsegmenten. Im Luxus-Segment hat die S-Klasse ihre internationale Spitzenstellung gegen teilweise deutlich jüngere Konkurrenzmodelle mit einem weltweiten Marktanteil von 35% behauptet. Zwar gingen die Verkaufszahlen der S-Klasse als Folge des im Jahr 2005 anstehenden Modellwechsels zurück; dennoch lag diese Modellreihe im Berichtsjahr mit weltweit 85.400 (i. V. 108.300) abgesetzten Fahrzeugen weiterhin deutlich vor ihren Wettbewerbern.

Die E-Klasse (einschließlich CLS) bleibt mit 294.200 ausgelieferten Pkw der Bestseller in der Oberklasse weltweit, auch wenn der Absatz um 4% unter dem hohen Vorjahresniveau lag. Mit einem Weltmarktanteil von rund 37% beim T-Modell und 31% bei der Limousine sind beide Varianten der E-Klasse klare Marktführer in ihren jeweiligen Segmenten.

In einem sehr wettbewerbsintensiven Markt mit vielen neuen Modellen hat sich die M-Klasse, die im Frühjahr 2005 erneuert wird, mit 70.900 (i. V. 81.200) abgesetzten Fahrzeugen behauptet.

CLS – eine neue Coupé-Generation mit vier Türen. Auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) im September 2003 haben wir mit einer richtungweisenden Coupé-Studie die Rolle von Mercedes-Benz als Trendsetter für automobile Innovationen unterstrichen. Schon ein Jahr später konnten wir die ersten Fahrzeuge der neuen CLS-Klasse an unsere Kunden ausliefern. Der CLS, das weltweit erste viertürige Coupé in Serienfertigung, basiert auf einem einzigartigen Konzept, das die Eleganz und Dynamik eines Coupés mit der Funktionalität und dem Komfort einer Limousine verbindet. Der CLS wurde vom Markt hervorragend aufgenommen. Bis zum Ende des Jahres 2004 haben wir bereits 8.100 Fahrzeuge abgesetzt.

Wie smart den Fahrspaß verdoppelt.

Aus zwei mach vier.

Alexander Pothoven, Sieglinde Jeggle, Anke Kilian und Michael Jopp (v.l.) konnten mit dem smart forfour wichtige Grundwerte der Marke positionieren. Neben der Funktionalität eines Kleinwagens und der Emotionalität einer jungen Automobilmarke nun auch ein absolutes Novum für smart: der erste Viersitzer!

Neue Akzente in der C-Klasse. Im Frühsommer 2004 haben wir die neue Generation der C-Klasse im Markt eingeführt. Auf den bewährten Eigenschaften der C-Klasse aufbauend, haben wir vor allem bei den Merkmalen Dynamik, Komfort und Wertanmutung deutliche Akzente gesetzt. Die neue Generation der C-Klasse wurde vom Markt sehr positiv aufgenommen und war bereits nach kurzer Zeit weltweit Marktführer in ihrem Segment. Im Berichtsjahr konnten wir insgesamt 474.800 C-Klasse-Fahrzeuge absetzen und damit das Vorjahresniveau um 7% übertreffen. Darin enthalten sind 53.700 SLK-Roadster sowie 79.800 Coupés und Cabriolets der CLK-Klasse, die nach wie vor sehr gefragt waren.

Die zweite Generation des SLK-Roadster, die wir im Frühjahr 2004 der Öffentlichkeit vorgestellt haben, setzt bei Dynamik, Leistung und Design noch sportlichere Akzente als der Vorgänger. Der neue SLK hat auf Anhieb 32 von 33 möglichen Automobilpreisen gewonnen. Unter anderm wurde er mit der »Auto Trophy 2004« und dem »Goldenen Lenkrad 2004« ausgezeichnet. Im Berichtsjahr haben wir bereits 47.800 neue SLK-Roadster abgesetzt. In seinem Marktsegment hat der neue SLK einen Marktanteil von 21% erreicht und ist damit weltweit führend.

Die neue A-Klasse: einzigartig in Design und Konzept. Die neue A-Klasse, die seit September an Kunden ausgeliefert wird, war seit Verkaufsbeginn im Markt sehr erfolgreich. Bezüglich Komfort, Sicherheit, Wertanmutung und Geräumigkeit setzt die neue A-Klasse Maßstäbe in ihrem Marktsegment. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 142.500 A-Klasse-Fahrzeuge ausgeliefert. Darin sind bereits 59.100 Fahrzeuge der neuen A-Klasse enthalten. Besonders gefragt war das neue Modell in Deutschland und in Italien.

»Vision R« und »Vision B« – herausragend in Design, Dynamik und Dimensionen. Auf dem Pariser Automobilsalon haben wir die europäische Version des Grand Sports Tourer »Vision R« und erstmals auch den neuen Compact Sports Tourer »Vision B« der Öffentlichkeit vorgestellt. Beide Sports Tourer vereinen die Vorteile bekannter Fahrzeugkonzepte wie sportlicher Limousine, Kombi, Van und Sport Utility Vehicle (SUV) in einem eigenständigen Profil. Die Resonanz bei den Kunden und in der Presse war sehr positiv. Die beiden Fahrzeuge werden im Sommer 2005 als »R-Klasse« und »B-Klasse« in den Markt eingeführt. Sie erweitern die M- und die A-Klasse zu Produktfamilien: Dadurch können Synergieeffekte genutzt werden. Der Grand Sports Tourer R-Klasse wird, wie die M-Klasse, in unserem US-Werk in Tuscaloosa, Alabama, gefertigt. Zu diesem Zweck haben wir die Kapazität des Werkes mit einem Investitionsvolumen von US $ 600 Mio. ausgebaut und die Belegschaft auf rund 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöht. Den Compact Sports Tourer, die B-Klasse, werden wir in unserem Werk in Rastatt fertigen. Dort wird die Belegschaft um 1.800 auf 6.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöht.

Neuer Mercedes-Benz SLR in den Markt eingeführt. Seit April 2004 wird der neue Supersportwagen Mercedes-Benz SLR an Kunden ausgeliefert. Das Fahrzeug wurde auf der IAA im September 2003 in Frankfurt vorgestellt und stieß dort auf große Resonanz. Im Jahr 2004 wurden mehr als 350 Exemplare dieses exklusiven Sportwagens in der McLaren-Produktionsstätte im englischen Woking gefertigt.

Maybach feiert Debüt in China. Mit der Präsentation auf der »Auto China« sowie der Schlüsselübergabe an die ersten Kunden feierte Maybach im Juni 2004 sein Debüt in der Volksrepublik China. In der zweiten Jahreshälfte wurden Maybach-Center in Peking und Shanghai eröffnet. Auf dem Pariser Automobilsalon haben wir eine neue Sitzkonfiguration für die exklusiven Maybach-Modelle vorgestellt, die neben den komfortablen Einzelsitzen einen zusätzlichen Sitz für die Passagiere im Fond bietet. Insgesamt haben wir im Jahr 2004 rund 500 der exklusiven Limousinen verkauft.

smart steigert Absatz mit neuem forfour. Die Marke smart hat den Absatz im Jahr 2004 um 22% auf 152.100 Fahrzeuge gesteigert. Ausschlaggebend dafür war die Einführung des smart forfour, des ersten viersitzigen Kleinwagens der Marke. Die wichtigsten Märkte waren weiterhin Deutschland mit 48.800 und Italien mit 39.800 abgesetzten Fahrzeugen. Überdurchschnittliche Zuwächse erzielten wir in Frankreich (14.500 Fahrzeuge, +53%) und Spanien (7.900 Fahrzeuge, +75%).

Mit dem smart forfour, der im April 2004 in den Markt eingeführt wurde, etablierte sich smart als Marke mit einem breit aufgestellten Modellprogramm. Der smart forfour überzeugt durch seine einzigartige Verbindung von Emotion und Funktionalität, den intelligenten Leichtbau sowie durch hohe Leistung und sportliches Fahrverhalten. Auch hier ist das sichtbare Zeichen des umfassenden Sicherheitskonzepts die farblich abgesetzte Tridion-Sicherheitszelle. Mit diesen Merkmalen bleibt der innovative Viersitzer den Werten der Marke smart treu. Bis zum Jahresende 2004 wurden 59.100 Fahrzeuge abgesetzt – vorwiegend im hart umkämpften westeuropäischen Kleinwagenmarkt, der im Berichtsjahr um 7% schrumpfte. Mit den Diesel-Modellen, die seit September 2004 verfügbar sind, sowie den Modellen für die Rechtslenker-Märkte Großbritannien und Japan erschließen wir weitere Potenziale für das neue Fahrzeug.

Von den Modellen smart fortwo coupé und smart fortwo cabrio wurden im Berichtsjahr insgesamt 79.500 (i. V. 104.600) Fahrzeuge abgesetzt. Der Rückgang ist auf die schwierige Situation im europäischen Markt für Kleinstwagen zurückzuführen. In seinem Marktsegment belegte der smart fortwo in Deutschland aber weiterhin den ersten Platz in der Zulassungsstatistik. Um zusätzliche Käufer für den smart fortwo zu begeistern, haben wir das Angebot um innovative Sondermodelle erweitert. Hierzu zählte die edition i-move, bei der wir den digitalen MP3-Player Apple iPod erstmals serienmäßig in einem Automobil anbieten. Das in der Stückzahl limitierte Modell war innerhalb weniger Wochen ausverkauft.

Nachdem die Modelle smart roadster und smart roadster-coupé in einem stückzahlmäßig begrenzten Markt im Vorjahr ein sehr hohes Absatzniveau erreicht hatten, war 2004 ein deutlicher Rückgang auf 13.600 (i. V. 20.100) Fahrzeuge zu verzeichnen. Im Frühjahr 2004 wurde das roadster-Angebot um die Design- und Ausstattungslinie BRABUS ergänzt.

Vertriebsoffensive für smart gestartet. Mit ihren einzigartigen Produkten hat sich die Marke smart in nur wenigen Jahren in zahlreichen Märkten gut etabliert. Das Potenzial dieser Marke wollen wir künftig noch besser ausschöpfen. Deshalb haben wir eine Vertriebsoffensive in den europäischen Kernmärkten gestartet.

Im Rahmen dieser Offensive wollen wir das Händlernetzwerk von Mercedes-Benz verstärkt für den Vertrieb von smart-Fahrzeugen nutzen. Darüber hinaus erschließen wir schrittweise neue Märkte: Seit dem Jahr 2004 bieten wir Fahrzeuge der Marke smart zusätzlich in Kanada, Malaysia, Malta, Norwegen und Rumänien an. Mit Kanada wurde nach Mexiko der zweite Markt der NAFTA-Region für die Marke smart erschlossen, und mit Malaysia sind wir mit smart erstmals in einem südostasiatischen Markt vertreten. Gegenwärtig arbeiten wir an einem langfristig tragfähigen Geschäftsmodell für die Marke smart, das zusätzlich zur Vertriebsoffensive auch Maßnahmen zur Verbesserung der Kostenstrukturen sowie zur Steigerung der Produktivität beinhaltet.

Pkw-Absatz 2004 [1]

	in 1.000	04/03
	Pkw	**in %**
Mercedes-Benz	1.075	-2
davon: S-Klasse/SL/Maybach/SLR	86	- 21
E-Klasse /CLS	294	- 4
C-Klasse	475	+ 7
davon: CLK	80	- 7
SLK	54	+ 145
Sportcoupé	47	- 12
A-Klasse	143	- 3
M-Klasse	71	- 13
G-Klasse	6	- 14
smart	152	+ 22
Mercedes Car Group	1.227	+ 1
davon: Deutschland	387	- 1
Westeuropa (ohne Deutschland)	434	+ 3
NAFTA	240	+ 2
USA (retail sales)	222	+ 1
Südamerika	10	- 8
Asien/Ozeanien (ohne Japan)	67	- 0
Japan	41	- 10

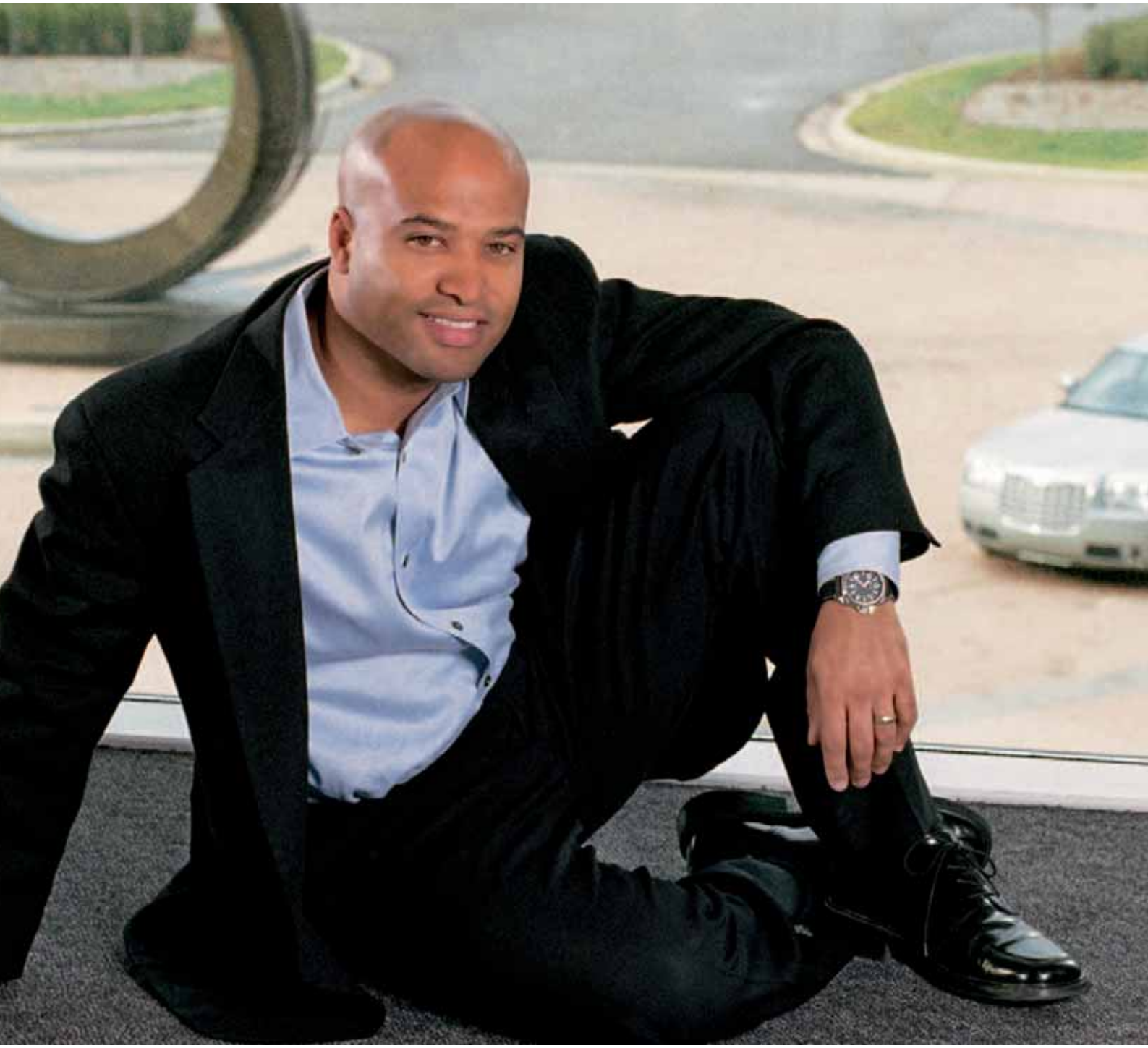
1 Konzernabsatz, soweit nicht anders vermerkt (einschl. verleaster Fahrzeuge)

Chrysler Group

Der Chrysler 300C spricht die richtige Sprache!

Ein wirklich heißes Ding.

Ralph Gilles überzeugt. Seit seinem College-Abschluss ist er in der Entwicklungsabteilung von Chrysler tätig. Er sagt, die meisten Designer und Ingenieure seien sehr enttäuscht gewesen, dass die amerikanischen Automobile auf dem Markt nicht mehr Beachtung gefunden hätten. Also haben sie sich vorgenommen, das zu ändern: mit einer Renaissance der Innovation!



Chrysler Group

Neun neue Modelle erfolgreich eingeführt | Produktivität und Produktqualität erneut erheblich gesteigert | Flexibilität in der Fertigung erhöht | Deutlich positives Ergebnis durch Markterfolg der neuen Produkte

Werte in Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
Operating Profit (Loss)	1.932	**1.427**	(506)
Umsatz	67.010	**49.498**	49.321
Sachinvestitionen	3.584	**2.647**	2.487
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.125	**1.570**	1.689
Produktion		**2.652.186**	2.552.308
Absatz		**2.779.895**	2.637.867
Beschäftigte (31.12.)		**84.375**	93.062

Positive Geschäftsentwicklung durch neue Produkte. Die Geschäftsentwicklung der Chrysler Group im Jahr 2004 war trotz der anhaltend schwierigen Marktbedingungen in Nordamerika sehr positiv: Nachdem noch im Vorjahr ein operativer Verlust von € 506 Mio. (einschließlich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von € 469 Mio.) zu verzeichnen war, erreichte die Chrysler Group im Berichtsjahr bei nochmaliger Belastung durch Strukturaufwendungen in Höhe von € 283 Mio. einen Operating Profit von € 1,4 Mrd. (vgl. S. 24).

Weltweit hat die Chrysler Group im Berichtsjahr 2,8 Mio. Personenwagen, Minivans, Geländewagen sowie leichte Nutzfahrzeuge der Marken Chrysler, Dodge und Jeep® an die Händler ausgeliefert. Damit wurde das Vorjahresniveau um 5% übertroffen. Die wichtigsten Märkte waren die USA mit 2,3 Mio. Fahrzeugen (+7%), gefolgt von Kanada mit 212.300 Fahrzeugen (-7%) und Mexiko mit 110.400 Fahrzeugen (+10%). In die Märkte außerhalb der NAFTA hat die Chrysler Group insgesamt 170.200 Fahrzeuge (-6%) geliefert.

Die Verkäufe an Kunden stiegen weltweit um 4% auf 2,7 Mio. Fahrzeuge. Aufgrund des Erfolgs der neuen Modelle konnte die Chrysler Group ihren Marktanteil in den USA auf 12,8 (i. V. 12,5) % steigern. Insbesondere im Segment der Personenwagen, Minivans und Geländewagen haben wir unsere Marktposition gefestigt.

In den USA erzielten die Limousinen Chrysler 300 und 300C seit ihrer Einführung im April 2004 in ihrem Marktsegment mit insgesamt 107.200 verkauften Personenwagen bis zum Jahresende neue Verkaufsrekorde. In nur acht Monaten wurden

Der Jeep® Grand Cherokee überzeugt im Gelände wie auf der Straße.

Eine preisgekrönte Kombination.

Die schon legendäre Geländefähigkeit und die verbesserte Straßenlage des Jeep® setzen neue Maßstäbe. Chefingenieur Phil Cousino musste auf alles ein Auge haben, von der Gesamtqualität des Fahrzeugs bis hin zu den Finanzen. Und nun: auf die Plätze, fertig … ab geht's! Mit einem wirklich innovativen Geländewagen!

39.200 neue Dodge Magnum verkauft. Bei den Minivans der Marken Dodge and Chrysler stiegen die US-Verkäufe aufgrund des Markterfolgs der innovativen Stow'n Go™-Technik um 3% auf 386.700 Fahrzeuge. Deutliche Zuwächse erreichte die Chrysler Group in den USA auch bei den Modellen Chrysler Crossfire (+272%), beim Chrysler Pacifica (+63%), beim Dodge Durango (+27%) und beim Jeep® Wrangler (+11%).

Der Umsatz lag mit € 49,5 Mrd. auf Vorjahresniveau; in US-Dollar gerechnet stieg das Geschäftsvolumen um 10%. Hierzu haben zum einen die höheren Absatzzahlen und zum anderen niedrigere Verkaufsanreize pro Fahrzeug sowie ein höherwertiger Modell-Mix beigetragen.

Zum Jahresende lag der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA bei 600.600 (i. V. 521.100) Fahrzeugen. Die Reichweite erhöhte sich damit auf 81 (i.V. 74) Tage.

Produktoffensive mit neun neuen Modellen im Jahr 2004 gestartet. Unsere Strategie, die Wettbewerbsposition der Chrysler Group nachhaltig zu verbessern, haben wir im Jahr 2004 mit neun neuen Fahrzeugen fortgesetzt – dies ist die größte Anzahl an Modellneuheiten pro Jahr in der Unternehmensgeschichte.

Unser ehrgeiziges Vorhaben, mit neuen attraktiven Produkten am Markt zu überzeugen, werden wir in den kommenden Jahren fortsetzen. So wird die Chrysler Group im Jahr 2005 weitere vielversprechende Produkte einführen, wie den Dodge Charger, den Dodge Ram Mega Cab oder den Jeep® Commander, den bislang ersten Jeep® mit drei Sitzreihen.

Chrysler 300 und 300C im Markt sehr erfolgreich. Mit den Limousinen Chrysler 300 und 300C hat die Chrysler Group im US-Markt für Personenwagen neue Akzente gesetzt: Sie erzielten in ihrem Marksegment in den ersten neun Monaten nach der Einführung auf Anhieb einen Marktanteil von rund 30%. Aufgrund des Erfolgs der neuen Modelle stiegen die Verkäufe der Marke Chrysler im Berichtsjahr weltweit um 23% auf 748.600 Fahrzeuge.

Seit seiner Markteinführung wurde der Chrysler 300 vielfach ausgezeichnet. Das renommierte US-Fachmagazin »Motor Trend« hat den Chrysler 300 zum »Auto des Jahres 2005« gekürt. »Der Chrysler 300 ist eine äußerst überzeugende Kombination aus Leistung, Geräumigkeit und Fahrkultur«, lautete das Urteil der Juroren. Auf der North American Auto Show in Detroit im Januar 2005 wurde der Chrysler 300 von einer Jury aus namhaften Automobiljournalisten auch zum »Nordamerikanischen Auto des Jahres« gekürt.

Um die große Nachfrage nach den Modellen Chrysler 300 und 300C bedienen zu können, wird die Chrysler Group im Werk Brampton, Ontario, eine zusätzliche Schicht einführen. Darüber hinaus werden wir den Chrysler 300C in Zusammenarbeit mit Magna Steyr ab Mitte 2005 auch in Graz/Österreich produzieren. Dort soll dann auch der Chrysler 300C Touring gefertigt werden, der speziell für die europäischen Märkte entwickelt wurde.

Weitere Modellneuheiten der Marke Chrysler im Jahr 2004 waren das Chrysler PT Cruiser Cabrio und der Chrysler Crossfire Roadster – zwei Fahrzeuge, die nahtlos an die lange und erfolgreiche Cabrio-Tradition der Marke anknüpfen.

Neue Modelle stärken die Marke Dodge. Zu den Produktneuheiten der Marke Dodge zählten im Jahr 2004 der Dodge Magnum, der Dodge Dakota und der Dodge Ram SRT-10.

Der Dodge Magnum überzeugt durch seine umfassende Sicherheitstechnik mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP), leistungsstarke Motoren, sein unverwechselbares Design, den vielseitig verwendbaren Laderaum sowie die hervorragenden Fahreigenschaften, die ein Heckantrieb bietet – und dies alles bei einem sehr wettbewerbsfähigen Preis.

Der neue Dodge Dakota Pickup, der seit September 2004 an die Händler ausgeliefert wird, ist noch geräumiger und stärker als das Vorgängermodell. Als leistungsstärkstes Fahrzeug seiner Klasse wurde er von »Edmunds.com«, einem angesehenen Anbieter von Online-Informationen für Autokäufer, mit dem Titel »Most Wanted Compact Truck« ausgezeichnet.

Das steckt hinter dem Stow'n Go™ Sitz- und Ladesystem im Dodge Caravan.

Wo sind die Sitze?

Stellen Sie sich vor, Sie könnten die Sitze einfach im Boden versenken. Bob Feldmaier hat's möglich gemacht. 13 Jahre hat sich der Chefingenieur mit den Minivans beschäftigt und freut sich nun an seiner Technik, die Minivan-Kunden wirklich zu schätzen wissen: ein innovatives Sitz- und Ladesystem!

Der Dodge Ram SRT-10, dessen 8,3-Liter-V-10-Motor 500 PS leistet, rundet die Reihe der neuen Dodge-Produkte ab.

Die Verkäufe der Marke Dodge sind weltweit um 4% auf 1.479.100 Fahrzeuge gestiegen.

Jeep® Grand Cherokee setzt neue Maßstäbe. Die Marke Jeep® hat ihre Kunden im Herbst 2004 mit zwei neuen Produkten fasziniert. Die dritte Generation des Jeep® Grand Cherokee bietet zusätzlich zu den weiter verbesserten Off-Road-Fahreigenschaften mehr Leistung und einen höheren Fahrkomfort in einem ausgewogenen Gesamtpaket. Für weitere Sicherheit sorgt das erstmals in einem Jeep® verfügbare Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP).

Der neue Jeep® Wrangler Unlimited ist aufgrund seines verlängerten Radstands bei weiterhin hervorragender Geländetauglichkeit deutlich geräumiger als das Basismodell; zudem wurde der Fahrkomfort weiter verbessert.

Als Folge des Modellwechsel beim Jeep® Grand Cherokee in der zweiten Jahreshälfte gingen die Verkäufe der Marke Jeep® um 8% auf 547.800 Geländewagen zurück.

Produktoffensive außerhalb Nordamerikas. Der Absatz der Chrysler Group außerhalb der NAFTA konzentriert sich bisher im Wesentlichen auf folgende Schlüsselprodukte: die Modelle Chrysler Voyager und Grand Voyager, den Chrysler PT Cruiser und PT Cruiser Cabrio, den Jeep® Cherokee (in USA Jeep® Liberty) und den Jeep® Grand Cherokee. Dieses Angebot haben wir um die neu eingeführten Fahrzeuge Chrysler Crossfire Coupé und Roadster sowie den Chrysler 300C und 300C Touring ergänzt.

Mit der Einführung der Marke Dodge in den internationalen Märkten, einschließlich Westeuropa, wird dieses Angebot künftig noch erweitert. Bis zum Jahr 2007 beabsichtigt die Chrysler Group, die Zahl der in den Märkten außerhalb Nordamerikas angebotenen Modelle deutlich zu erhöhen. Gleichzeitig soll auch das auf die internationalen Märkte ausgerichtete Angebot an Modellen mit Dieselantrieb und die Anzahl der Rechtslenker-Varianten ausgebaut werden.

Innovationen in Technik und Sicherheit. 21 Jahre nach der Erfindung des Minivans hat die Chrysler Group in dieser Fahrzeugkategorie mit dem neuen Sitzsystem Stow'n Go™ einmal mehr Akzente gesetzt. Diese innovative Technik wird bei den neuen Minivans Dodge Grand Caravan und Chrysler Town & Country mit langem Radstand angeboten. Sie ermöglicht es, die zweite und dritte Sitzreihe mit nur wenigen Handgriffen im Fahrzeugboden zu versenken. Darüber hinaus bietet sie bei aufgestellten Sitzen zusätzlichen Stauraum im Fahrzeugboden. Das Technikmagazin Popular Science hat Stow'n Go™ mit dem Titel »Beste Neuerung in der Automobiltechnik« ausgezeichnet.

Mit der Einführung des neuartigen Multi-Displacement-Systems (MDS) im 5,7-Liter-HEMI®-V-8-Motor hat die Chrysler Group im Jahr 2004 auch in der Motorentechnik einen neuen Standard gesetzt. MDS nutzt je nach benötigter Leistung den sparsamen 4-Zylinder- oder den kraftvollen 8-Zylinder-Betrieb. Dies senkt den Kraftstoffverbrauch um bis zu 20%.

Ihre technologische Kompetenz hat die Chrysler Group mit dem Angebot zusätzlicher Sicherheitselemente wie ESP ebenso unter Beweis gestellt, wie mit hervorragenden Bewertungen bei Sicherheitstests. So kann die Chrysler Group nun bei Frontal-Crashtests acht Fünf-Sterne-Bewertungen in ununterbrochener Reihenfolge vorweisen. Die Reihe der Fünf-Sterne-Bewertungen begann mit dem Chrysler Pacifica im Jahr 2003. Seither erhielten unter anderem die neuen Minivans der Marken Chrysler und Dodge sowie der Chrysler 300, der Dodge Magnum und der Dodge Dakota diese Auszeichnung. Darüber hinaus haben die Fahrzeuge der Chrysler Group auch beim Überroll-Sicherheitstest der US-Regierung sehr gut abgeschnitten. Der Chrysler Pacifica hat dabei die beste Bewertung aller in seiner Klasse getesteten Fahrzeuge erhalten.

Große Fortschritte bei Qualität und Produktivität. In den zurückliegenden vier Jahren hat die Chrysler Group die Prozesse in ihren Werken grundlegend verbessert. Ziel war es dabei, die Produktqualität deutlich zu steigern, die Produktivität in der Fertigung zu erhöhen und dadurch unsere Wettbewerbsposition langfristig zu verbessern. Bis zum Jahr 2007 wollen wir hinsichtlich der Fahrzeugqualität und der Produktivität zu den besten Wettbewerbern im nordamerikanischen Markt aufschließen.

Ein wichtiger Indikator für die bereits erzielten Fortschritte ist der »Harbour Report« – eine Analyse zur Messung der Produktivität von nordamerikanischen Automobilherstellern. Der Harbour Report 2004 belegt, dass die Chrysler Group die Produktivität in der Fertigung im Jahr 2003 um 7,8 (i. V. 8,3) % gesteigert hat. Damit haben wir das zweite Jahr in Folge den größten Produktivitätsfortschritt innerhalb der nordamerikanischen Automobilindustrie erzielt.

Auch das Qualitätsniveau der Chrysler-, Jeep®- und Dodge-Fahrzeuge hat sich im Jahr 2004 weiter verbessert. Nach der von J. D. Power durchgeführten »Initial Quality Study (IQS)«, die im April 2004 veröffentlicht wurde, hat sich die Qualität unserer Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 11% verbessert.

Mehr Flexibilität in der Produktion. Die Fertigungsstrategie der Chrysler Group in Nordamerika ist darauf ausgerichtet, die bestehenden Kapazitäten so zu optimieren, dass wir noch flexibler und schneller auf die Wünsche unserer Kunden eingehen können. Diese Flexibilität beinhaltet unter anderem, dass unterschiedliche Fahrzeugmodelle in einem Werk gefertigt werden können, während gleichzeitig ein weiteres Modell für den Produktionsstart vorbereitet wird, ohne dass die Produktion zurückgefahren werden muss. Außerdem soll es künftig möglich sein, die Fertigung von sehr erfolgreichen Modellen der Auftragslage entsprechend relativ kurzfristig auf zusätzliche Werke zu verlagern. Beispiele hierfür sind die Werke Warren Truck Assembly und Jefferson North in Michigan. In Warren haben wir die Produktion des neuen Dakota aufgenommen, während gleichzeitig die Fertigung des Dodge Ram Pickup fortgesetzt wurde und eine dritte Schicht anlief. Im Werk Jefferson North, das ursprünglich nur für die Produktion eines Modells – des Jeep® Grand Cherokee – in großen Stückzahlen konzipiert war, können wir nun verschiedene Modelle herstellen und parallel dazu die Produktion für ein weiteres Modell testen.

Verbesserte Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie. Im Rahmen unserer weltweiten Einkaufsstrategie haben wir in Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie die Materialkosten in den zurückliegenden vier Jahren im Vergleich zu den Wettbewerbern überdurchschnittlich gesenkt. Um uns noch weiter zu verbessern, sind wir mit unseren Lieferanten innovative Partnerschaften eingegangen und haben neue Formen der Kooperation initiiert. So werden sich beispielsweise drei Zulieferer im Montagewerk Toledo (Ohio) ansiedeln, wo derzeit der Jeep® Wrangler und der Jeep® Liberty gefertigt werden. Diese Unternehmen werden künftig wesentliche Prozesse in der Fertigung der Karosserie und der Bodengruppe sowie in der Lackierung im Werk Toledo organisieren und eigenverantwortlich durchführen.

Absatz 2004 [1]

	1.000	04/03
	Einheiten	**in %**
Weltweit	2.780	+5%
davon: Pkw	624	+10%
Leichte Nutzfahrzeuge	668	+0%
Sports Tourer	280	+28%
Minivans	500	+5%
Geländewagen	708	-0%
USA	2.287	+7%
Kanada	212	-7%
Mexiko	110	+10%
Übrige Märkte	170	-6%

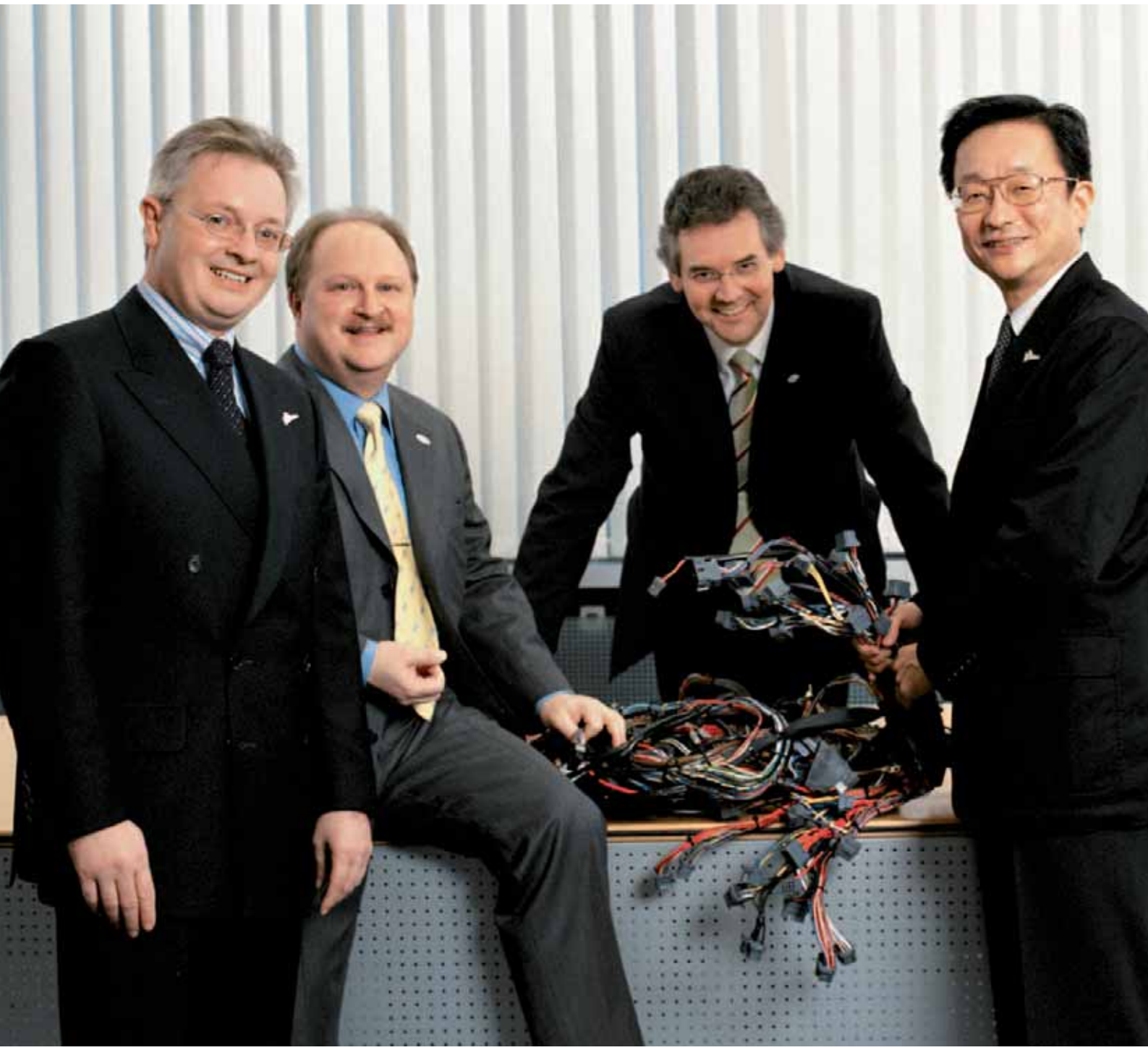
1 Konzernabsatz (einschließlich verleaste Fahrzeuge)

Nutzfahrzeuge

Gemeinsame Elektronik für DaimlerChrysler-Nutzfahrzeuge.

An einem Strang ziehen.

Die vier DaimlerChrysler-Manager Dr. Michael Kokes, Wolfgang Appel, Dr. Sascha Paasche und Nobuaki Takeda (v.l.) haben das weltweite Know-how zusammengebracht: Sie haben in ihrem gemeinsamen Projekt eine einheitliche Elektrik-/Elektronik-Architektur geschaffen, die in künftigen Lkw-Generationen von Freightliner, Mercedes-Benz und Mitsubishi Fuso eingesetzt werden wird.



Nutzfahrzeuge

Dynamische Aufwärtsentwicklung der Nutzfahrzeugmärkte | Positive Entwicklung in allen Geschäftssegmenten | Neue Struktur umgesetzt, Effizienz weiter gesteigert | Position in Asien durch Mitsubishi Fuso und Transporter-Joint-Venture gestärkt | Operating Profit kräftig gesteigert

Werte in Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
Operating Profit	1.803	1.332	811
Umsatz	47.064	34.764	26.806
Sachinvestitionen	1.603	1.184	958
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.660	1.226	946
Produktion		718.787	500.445
Absatz		712.166	500.981
Beschäftigte (31.12.)		114.602	88.014

Absatz, Umsatz und Operating Profit deutlich gesteigert. Im Jahr 2004 haben sich die Nutzfahrzeugmärkte weltweit sehr positiv entwickelt. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte seinen Absatz um 42% auf 712.200 Lkw, Transporter und Busse steigern. Der Umsatz stieg ebenfalls kräftig auf € 34,8 (i. V. € 26,8) Mrd. Bei Absatz und Umsatz hätten sich auch ohne die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), die seit dem 31. März 2004 mit einem Zeitversatz von einem Monat einbezogen wird, deutliche Zuwächse von 19% bzw. 16% ergeben. Durch die Mehrheitsbeteiligung an MFTBC hat DaimlerChrysler seine Position als Weltmarktführer bei Nutzfahrzeugen weiter ausgebaut.

Der Operating Profit hat mit € 1,3 Mrd. das Vorjahresniveau von € 0,8 Mrd. weit übertroffen. Dieses Ergebnis konnte erzielt werden, obwohl auf das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge Ergebnisbelastungen in Höhe von € 475 Mio. entfallen – eine Folge der bei MFTBC entstandenen Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen. Ausschlaggebend für die Ergebnisverbesserung waren der deutlich höhere Absatz und die erfolgreich umgesetzten Effizienzsteigerungsprogramme (vgl. S. 24).

Neue Struktur umgesetzt. Um den Herausforderungen des Wettbewerbs besser begegnen und zusätzliche Kostenvorteile erschließen zu können, haben wir unsere Geschäftsbereichsstruktur weiterentwickelt, wie im Folgenden dargestellt wird.

Wie die Zukunft eines Transporters aussieht.

Das Sicherheitspaket.

Mathias Lenz, Gerhard Honer, Christopher Khanna, Nicolai Berger, Andreas Grossmann, Bernd Heintel und Tim Achilles (v.l.) nennen ihn den »Innovationsträger Sicherheit«. Der Transporter auf der Basis eines Mercedes-Benz Sprinter vereint viele bereits lieferbare, aber auch mögliche künftige Sicherheitstechnologien für Fahrer, Fahrzeug und Ladungssicherung in sich – eine innovative Sicherheitsstudie.

Zum 1. Januar 2004 wurden die Geschäftsbereiche Lkw Europa / Lateinamerika (Mercedes-Benz) und Lkw NAFTA (Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses) sowie der Funktionalbereich Produktentstehung Lkw im neuen Geschäftssegment Lkw zusammengefasst. Der bisherige Geschäftsbereich DaimlerChrysler Powersystems wurde aufgelöst, und die Aggregatewerke haben wir den beiden Geschäftsbereichen zugeordnet. Seit dem 31. März 2004 ist nun auch MFTBC integraler Bestandteil dieses Geschäftssegments. Die Geschäftsbereiche Mercedes-Benz Transporter und DaimlerChrysler Omnibusse bleiben in ihrer bisherigen Form bestehen.

Durch die Zusammenführung der Produktplanungs-, Entwicklungs-, Einkaufs- und Produktionsplanungsprozesse konnten wir die weltweite Koordination deutlich verbessern. Um Skaleneffekte zu erzielen, werden sich unsere Produkte in Zukunft durch eine intelligente Verwendung von Gleichteilen auszeichnen, ohne dass wir die vom Kunden gewünschte und wahrgenommene Differenzierung vernachlässigen.

Im Jahr 2004 haben wir beschlossen, in künftigen Lkw-Generationen die gleiche Elektrik- / Elektronik-Architektur einzusetzen. Auch die Entwicklung einer schweren Motorenfamilie für alle Lkw-Geschäftsbereiche sowie einheitlicher Achsenkomponenten für verschiedene Modelle und Marken haben wir vorangetrieben.

Sehr positive Entwicklung des Lkw-Geschäfts in allen wichtigen Märkten. Im Geschäftssegment Lkw führten die deutlich höhere Nachfrage auf den wichtigsten Märkten und der Erfolg unserer neuen Produkte sowie die Erstkonsoliderung von MFTBC zu einem Absatzanstieg von 74% auf 403.300 Fahrzeuge.

Die Aggregatewerke haben ihre Effizienzsteigerungsprogramme erfolgreich umgesetzt und so ihre Prozesse weiter verbessert. Darüber hinaus wurden verstärkt konzerneigene Aggregate in Lkw der Marken Freightliner und Sterling eingebaut und damit die Auslastung der Aggregatewerke des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge erhöht.

Große Erfolge bei Lkw Europa / Lateinamerika (Mercedes-Benz). Mit 137.400 Fahrzeugen lag der Absatz von Lkw der Marke Mercedes-Benz weltweit um 24% über dem Vorjahresniveau und erreichte damit einen neuen Höchststand. Hohe Wachstumsraten verzeichneten wir in unseren wichtigsten Märkten Westeuropa, Lateinamerika und Türkei. Auch im Nahen und Mittleren Osten sowie in den neuen EU-Beitrittsländern haben wir neue Rekordmarken erzielt. In Westeuropa war die Marke Mercedes-Benz mit 66.100 (i. V. 59.300) abgesetzten Fahrzeugen und einem Marktanteil von 22 (i. V. 21) % weiterhin führend bei mittelschweren und schweren Lkw. Im Berichtsjahr wurden 32 (i. V. 28) % unserer europäischen Lkw-Produktion in Länder außerhalb Westeuropas exportiert. Dies unterstreicht die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Lkw.

Auch in Brasilien erreichten die Lkw der Marke Mercedes-Benz wiederum eine Spitzenposition. Als Folge der positiven Marktentwicklung konnte das Absatzvolumen in Lateinamerika von 23.800 auf 31.100 Lkw gesteigert werden.

Zum Absatzerfolg des Geschäftsbereichs hat auch der im Jahr 2003 eingeführte neue Schwer-Lkw Actros beigetragen, der sich durch hohen Kundennutzen und exzellente Qualität auszeichnet. Die Prämierung als »Truck of the Year 2004« verdeutlicht die herausragende Stellung des neuen Actros.

Im Jahr 2004 wurden der neue mittelschwere Lkw Atego 2 und der neue Axor 2 vorgestellt. Beide verfügen über ein hohes Maß an Gleichteilen und eine Vielzahl an Innovationen. Neu ist beispielsweise das modulare Cockpit, das in drei Varianten verfügbar ist. Wir sind sehr zuversichtlich, mit diesen neuen Produkten an den Erfolg des Actros anknüpfen zu können. Mit der Einführung in Brasilien hat der Geschäftsbereich seine Strategie, das europäische Produktprogramm in allen Kernmärkten zu übernehmen, weiter umgesetzt.

Kräftiger Absatzanstieg in Nordamerika. Aufgrund der positiven Marktentwicklung konnte der Geschäftsbereich Lkw NAFTA (Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses) seinen Absatz im Geschäftsjahr 2004 um 28% auf 152.400 Lkw steigern.

Im NAFTA-Raum konnten wir in der Klasse 8 (schwere Lkw ab 15 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) unsere Verkäufe auf 87.700 (i. V. 67.700) Fahrzeuge der Marken Freightliner, Sterling und Western Star ausweiten. Engpässe bei der Produktionskapazität und der Verzicht auf Flottengeschäfte mit ungenügender Profitabilität führten dazu, dass der Marktanteil auf 35 (i. V. 38) % zurückging. Der Geschäftsbereich blieb aber mit deutlichem Abstand Marktführer. In der Klasse 5 bis 7 (mittelschwere Lkw) konnten wir in einem wachsenden Markt mit 50.500 verkauften Fahrzeugen ebenfalls deutlich zulegen (+18%); der Marktanteil lag bei 25 (i. V. 26) %.

Mit der Einführung des neuen Schulbusses Saf-T-Liner sichert der Geschäftsbereich Lkw NAFTA seine starke Position im Markt für Schulbusse.

Im Berichtsjahr wurde im NAFTA-Raum die Montage von Achsen aufgenommen, die eine hohe Gleichheit mit den europäischen Achsen aufweisen. Dies ist eine weitere Maßnahme zur Realisierung von Skaleneffekten durch die gemeinsame Nutzung von Teilen und Komponenten.

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Restrukturierung hat der Geschäftsbereich mit dem Programm »Total Business Excellence« eine Prozess- und Qualitätsoffensive gestartet. Ziel ist es, die Produkt- und Servicequalität zu verbessern sowie die unternehmensinternen Prozesse zu optimieren, um die Ertragskraft weiter zu steigern.

Mitsubishi Fuso stärkt Position in Asien. Nachdem DaimlerChrysler bereits im Jahr 2003 einen Anteil von 43% an Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) erworben hatte, wurde dieser im März 2004 um weitere 22% aufgestockt. Aufgrund der Beteiligungsquote von 65% wird MFTBC seit dem 31. März 2004 mit einem Zeitversatz von einem Monat im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge einbezogen. MFTBC ist mit einem Absatz von 118.100 Lkw und Bussen enthalten, von denen 39.000 Fahrzeuge im Heimatmarkt Japan und 79.100 außerhalb Japans abgesetzt wurden.

Der japanische Nutzfahrzeugmarkt war im vergangenen Jahr erwartungsgemäß rückläufig, nachdem die Nachfrage im Jahr 2003 aufgrund von Sondereffekten stark gestiegen war. Am 1. Januar 2004 trat eine neue gesetzliche Regelung in Kraft, nach der nur noch umweltfreundlichen Lkw die Zufahrt in Großstädte gestattet ist. Infolge der Entwicklung des Marktes, aber auch der Rückrufaktionen und daraus resultierender verzögerter Genehmigungen von Fahrzeugänderungen durch die lokalen Behörden sank der Marktanteil der Marke Mitsubishi Fuso bei mittelschweren und schweren Lkw in Japan auf 25 (i. V. 28) %.

Im Jahr 2004 wurden nach der Einführung eines neuen Qualitätsmanagementsystems bei MFTBC und sich anschließender sorgfältiger Untersuchungen erhebliche Qualitätsmängel bei den in der Vergangenheit produzierten Fahrzeugen entdeckt. Diese Mängel stammen ausschließlich aus der Zeit vor dem Einstieg von DaimlerChrysler bei MFTBC. Von den Qualitätsmängeln sind rund 960.000 Fahrzeuge in Japan betroffen. MFTBC geht davon aus, den größten Umfang dieser Rückrufaktionen im Jahr 2005 abarbeiten zu können.

Geschäftsbereich Transporter mit höherem Absatz. Der Geschäftsbereich Transporter hat im Geschäftsjahr 2004 260.700 (i. V. 230.900) Transporter abgesetzt. Die Steigerung um 13% ist vor allem auf den Erfolg der Baureihen Sprinter sowie Vito und Viano zurückzuführen, die in allen wichtigen Regionen überzeugen konnten. In Westeuropa haben wir mit einem Marktanteil von 18 (i. V. 17) % unsere Marktführerschaft im Segment mittelgroßer und großer Transporter ausgebaut.

Wie zwei Busmarken gleichzeitig neue Produkte hervorbringen.

Nehmen Sie Platz!

Die Setra ComfortClass 400 ist das erste Produkt des »New coach interurban«-Projekts, für das Gustav Tuschen verantwortlich zeichnet. Insgesamt fünf neue Reise- und Überlandbaureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra werden unter seiner Führung in dem Sieben-Jahres-Projekt in Neu-Ulm und in der Türkei entwickelt, produziert und vermarktet – ein innovatives Zweimarkenprojekt.

Der im Jahr 2003 eingeführte neue Vito wurde als »Van of the Year 2005« ausgezeichnet. Besonders hervorgehoben wurden das ansprechende Design, die vorzüglichen Fahreigenschaften und der Komfort. Auch der Sprinter war weiterhin sehr erfolgreich: Er unterstrich seine Ausnahmestellung mit einem Absatzrekord von 151.300 (i. V. 138.300) Transportern im neunten Produktionsjahr. Der Absatzzuwachs des Sprinter in der Region NAFTA um 59% auf 18.900 Fahrzeuge ist ein weiteres Beispiel für die erfolgreiche Erschließung von Synergien im Konzernverbund.

Im Jahr 2004 wurde die Wachstumsstrategie des Geschäftsbereichs weiter umgesetzt. Am 26. November 2004 gründete DaimlerChrysler mit den Partnern Fujian Motor Industry Group und China Motor Corporation das Joint Venture »DaimlerChrysler Vans (China) Ltd.«. In einem neuen Werk in Fuzhou in der Provinz Fujian wollen wir ab dem Jahr 2006 gemeinsam bis zu 40.000 Sprinter, Vito und Viano produzieren. Damit ist der Geschäftsbereich Transporter auf den dynamisch wachsenden chinesischen Markt sehr gut vorbereitet. Mit der Montage des Sprinter auf der Basis von Teilesätzen in Vietnam hat das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge seine Position in Asien weiter gefestigt.

Absatzrekord bei Omnibusse. Der Geschäftsbereich Omnibusse erzielte mit einem Absatz von 32.800 Fahrzeugen (+16%) der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion eine neue Rekordmarke. In Westeuropa wurden 7.200 (i. V. 6.700) Einheiten abgesetzt, der Marktanteil erreichte 28 (i. V. 28) %. In Brasilien konnten wir den Absatz um 16% auf 8.600 Busse der Marke Mercedes-Benz deutlich steigern – der Marktanteil verbesserte sich von 47% auf 55%, die Marke Mercedes-Benz war damit auch im Jahr 2004 Marktführer.

Diese erfreuliche Entwicklung ist vor allem auf das kontinuierlich weiterentwickelte Full-Line-Produktportfolio sowie die Technologieführerschaft von DaimlerChrysler Omnibusse zurückzuführen. So präsentierten wir im Rahmen der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover den neuen Setra-Überlandbus und die Innovationen des Mercedes-Benz-Reisebusses Travego, wie beispielsweise Assistenz- und Sicherheitssysteme, Abstandsregel-Tempomat (ART), Spurassistenten (SPA) und Dauerbremsbegrenzer (DBL).

Im Jahr 2003 hatten wir einen Praxistest für 30 Mercedes-Benz-Stadtbusse mit Brennstoffzellenantrieb in europäischen Großstädten gestartet. In Ergänzung dazu lieferten wir im Berichtsjahr drei Mercedes-Benz-Brennstoffzellenbusse vom Typ Citaro an die australische Stadt Perth. Im Jahr 2004 wurde auch ein Vertrag zur Lieferung von drei Brennstoffzellen-Stadtbussen für Peking unterzeichnet.

Nutzfahrzeug-Absatz 2004 [1]

	in 1.000	04/03
	Nfz	**in %**
Gesamt	712	+42
davon: Transporter	261	+13
Lkw [2]	403	+74
Busse	37	+32
Andere Produkte [3]	11	+15
Europa	318	+15
davon: Deutschland	111	+9
Westeuropa (ohne Deutschland)	164	+11
davon: Großbritannien	36	+7
Frankreich	30	+15
Italien	18	-0
NAFTA	177	+32
davon: USA	151	+32
Südamerika	58	+43
davon: Brasilien	36	+17
Asien/Australien	130	+343

1 Konzernabsatz (einschließlich verleaste Fahrzeuge)
2 einschließlich Schulbussen von Thomas Built Buses und Bus-Fahrgestelle von Freightliner
3 In Südafrika produzierte Mitsubishi Pickup L200 und Mitsubishi Pajero

Dienstleistungen

Wie DaimlerChrysler Services die Kundenzufriedenheit sichert.

Anrufe willkommen.

Marguerite Lawig und ihr Team arbeiten in einem Finanzdienstleistungs-Call-Center von DaimlerChrysler Services in den USA. Auf dem Display des Troy Customer Contact Centers können sie ständig sehen, wie viele Anrufe von Finanzierungs- und Leasingkunden bereits angenommen wurden. Die wichtigste Erfolgskennziffer für das Team aber steht ganz rechts auf der Anzeige. Sie zeigt fast immer 99% an, ein ausgezeichnetes Service Level.

Dienstleistungen

Erfreuliche Geschäftsentwicklung in allen Regionen | Nordamerika weiterhin wichtigster Markt für Finanzdienstleistungen | Toll Collect startet erfolgreich Mauterhebung in Deutschland am 1. Januar 2005 | Operating Profit auf dem hohen Niveau des Vorjahres

Werte in Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
Operating Profit	1.692	1.250	1.240
Umsatz	18.871	13.939	14.037
Vertragsvolumen	138.628	102.399	98.199
Sachinvestitionen	123	91	76
Beschäftigte (31.12.)		11.224	11.035

Positiver Geschäftsverlauf bei DaimlerChrysler Services. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat im Jahr 2004 seine positive Geschäftsentwicklung fortgesetzt. Das Neugeschäft stieg insbesondere durch die enge Partnerschaft mit den Automobilgeschäftsfeldern um 7% auf € 50,9 Mrd. Dazu beigetragen haben auch Bonusprogramme, die auf eine sehr positive Resonanz bei den Kunden gestoßen sind. Darüber hinaus haben wir in zahlreichen Ländern neue Finanzdienstleistungsprodukte eingeführt. Das Vertragsvolumen wuchs um 4% auf € 102,4 Mrd.; bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 9%. Insgesamt umfasste unser Portfolio Ende 2004 mehr als 6,6 Mio. verleaste und finanzierte Fahrzeuge in 39 Ländern.

Der Operating Profit lag trotz der weiteren Belastungen aus Toll Collect in Höhe von € 472 Mio. mit € 1.250 (i. V. € 1.240) Mio. auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Zum Jahresende waren bei DaimlerChrysler Services 11.224 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt: dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 2% (vgl. S. 24).

Erfolgreicher Ausbau der Absatzfinanzierung in Nordamerika. In dem wettbewerbsintensiven Automobilmarkt Nordamerika hat DaimlerChrysler Services sein Finanzdienstleistungsgeschäft in allen Fahrzeugsegmenten weiter ausgebaut. Das Neugeschäft stieg wechselkursbereinigt um 16% auf € 37,8 Mrd. Zur Steigerung von Neugeschäft und Profitabilität wurden Bonusprogramme eingeführt und die Aktivitäten zur Stärkung der Kundenbindung weiter ausgebaut. Das Portfolio erreichte € 72,2 Mrd.; bereinigt um Wechselkurseffekte legte das Vertragsvolumen in Nordamerika um 10% zu. Mit einem Anteil von 70% am Gesamtportfolio war Nordamerika erneut der wichtigste Markt weltweit. Im Rahmen landesweiter Veranstaltungsreihen wurden mit den nordamerikanischen Händlern gemeinsame Strategien zur weiteren Ausschöpfung von Ertragspotenzialen entwickelt. So startete DaimlerChrysler Services Truck Finance das Full-Service-Leasing für Nutzfahrzeuge der Marke Freightliner, bei dem die Kunden ihre Finanzierungs- und Leasingverträge um einen zusätzlichen Wartungsvertrag ergänzen können. DaimlerChrysler Services erzielte mit seinen Finanzdienstleistungsangeboten im Rahmen der jüngsten Befragung des amerikanischen Automobilverbands zur Kunden- und Händlerzufriedenheit bei den Händlern der Chrysler Group sein bisher bestes Ergebnis.

Das Rundum-Sorglos-Paket der DaimlerChrysler Bank.

Komfortabel versichert.

Gemeinsam mit den Kollegen aus dem Bereich Insurance Services haben Dalibor Rezic und Tom Schneider (v.l.) die neue Autoversicherung der DaimlerChrysler Bank entwickelt. Sie bietet nicht nur exzellenten Versicherungsschutz, sondern auch eine komfortable Abwicklung im Autohaus. Dort bekommt der Kunde jetzt alles aus einer Hand: das Fahrzeug, die Finanzierung und die Versicherung.

Marktposition in allen europäischen Kernmärkten gestärkt. Auch in den europäischen Märkten konnte das Geschäftsfeld Dienstleistungen seine Wettbewerbsposition als herstellerbezogener Finanzdienstleister weiter stärken. Dies gilt insbesondere für den Geschäftsverlauf in seinem wichtigsten europäischen Markt Deutschland.

Die DaimlerChrysler Bank hat im Berichtsjahr den Ausbau ihres Kerngeschäfts Leasing und Finanzierung weiter vorangetrieben. Das Neugeschäft konnte um 9% auf € 8,2 Mrd. ausgebaut werden. Das Vertragsvolumen stieg um 10% auf € 14,5 Mrd. Im Jahr 2004 hat die DaimlerChrysler Bank ihre Angebotspalette um neue attraktive Produkte wie eine Autoversicherung, das Zins-Express-Zertifikat, die smart Card Visa im Kleinformat, das Konto+Card-Angebot sowie das Rendite-Duo, eine Kombination aus Tagesgeld- und Fondsanlage, erweitert. Zum Jahresende betrugen die Einlagen der Kunden € 3,1 (i. V. € 3,1) Mrd. Die Zahl der Kreditkarten erhöhte sich auf 290.000 (+17%). Insgesamt betreute die Bank 926.000 Kunden, 10% mehr als im Vorjahr.

Das Portfolio in den anderen europäischen Ländern ist um 6% auf € 10,6 Mrd. deutlich gestiegen. Besonders hohe Zuwachsraten erzielten wir in Großbritannien (+11%) und in Schweden (+33%). In den neuen EU-Beitrittsländern entwickelte sich das Geschäft ebenfalls sehr dynamisch: In Polen, Ungarn, Tschechien, der Slowakei und Slowenien wuchs das Portfolio um durchschnittlich 16% auf insgesamt € 815 Mio.

Erfreuliche Geschäftsentwicklung auch in Lateinamerika und Asien. In der Region Lateinamerika / Afrika / Naher Osten erreichte das Portfolio zum Jahresende € 1,9 (i. V. € 1,4) Mrd. In Lateinamerika haben sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Jahresverlauf verbessert, wovon insbesondere unsere Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaft in Brasilien profitiert hat. Das Portfolio, das im Wesentlichen Nutzfahrzeuge umfasst, wuchs um 60% auf € 527 Mio. Das Leasing- und Finanzierungsgeschäft in Südafrika konnte um 37% auf € 1,2 Mrd. ausgebaut werden.

In der Region Asien / Pazifik wuchs das Portfolio um 5% auf € 3,2 Mrd. Davon entfallen 45% auf den japanischen Markt. In China sind die Vorbereitungen für den Start des Finanzierungsgeschäfts weiter vorangekommen. Im November haben wir die vorläufige Zulassung für die Aufnahme der Geschäftstätigkeit erhalten. DaimlerChrysler Services wird mit einer eigenen Finanzierungsgesellschaft den Autoabsatz der Konzernmarken in China unterstützen.

Flottenmanagement weiter ausgebaut. Der Bereich Fleet Management hat seine Fahrzeugflotte im Berichtsjahr weltweit um 14% auf 383.300 Einheiten erweitert. Mit neuen Produktangeboten konnten insbesondere in den europäischen Märkten zahlreiche neue Kunden gewonnen werden. Dienstleistungen für Fahrzeugflotten stehen unseren Kunden weltweit in elf Ländern mit Schwerpunkt Europa zur Verfügung.

Reibungsloser Start des Toll Collect-Mautsystems. Nach erfolgreicher Durchführung wesentlicher Tests zur satellitengestützten Mauterhebung sowie des Probebetriebs, der ohne Beanstandungen die Funktionsfähigkeit und das Zusammenwirken der Systemkomponenten bestätigte, wurde Toll Collect zum Jahresende 2004 die besondere vorläufige Betriebserlaubnis erteilt. Das Toll Collect-Mautsystem ist daraufhin am 1. Januar 2005 reibungslos gestartet. Damit wurde, entsprechend der Vereinbarung vom Februar 2004 zwischen der Deutschen Bundesregierung und dem Betreiberkonsortium Toll Collect, mit der Mauterhebung für Lkw über 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf deutschen Autobahnen begonnen. Zum Einsatz kommen zunächst Fahrzeuggeräte der Version On-Board-Unit (OBU) 1. Es ist vorgesehen, die Systemfunktionen am 1. Januar 2006 mit einer On-Board-Unit 2 zu erweitern. Diese ermöglicht die Aktualisierung von Gebührenparametern und Streckennetzdaten per Mobilfunk. DaimlerChrysler Services ist mit 45% am Toll Collect-Konsortium beteiligt.

Übrige Aktivitäten

Operating Profit unter dem durch den Gewinn aus der Veräußerung der MTU Aero Engines geprägten Vorjahresniveau | DaimlerChrysler Off-Highway erreicht Zuwächse in Europa und Asien | EADS mit deutlichem Ergebnisplus

Werte in Millionen	2004 US $	2004 €	2003 €
Operating Profit [1]	617	456	1.329
Umsatz [1]	2.978	2.200	4.084
Sachinvestitionen [1]	181	134	169
Forschungs- und Entwicklungsaufwand [1]	309	228	420
Beschäftigte (31.12.)		20.636	20.192

1 Im Jahr 2003 sind Umfänge von aufgegebenen Aktivitäten (MTU Aero Engines) enthalten.

Das Segment Übrige Aktivitäten enthält unsere 33%ige Beteiligung an der EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) und seit dem 1. Januar 2004 den Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Im Segment Übrige Aktivitäten sind darüber hinaus die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften enthalten. Infolge einer Kapitalerhöhung bei der Mitsubishi Motors Corporation (MMC), an der sich DaimlerChrysler nicht beteiligt hat, reduzierte sich unser Anteil an MMC unterjährig von 37% auf 19,7%. Seit dem 30. Juni 2004 wird die Beteiligung an Mitsubishi Motors daher als zum Marktwert bilanziertes Finanzinvestment in den Konzernabschluss einbezogen.

Der Operating Profit im Segment Übrige Aktivitäten ging von € 1,3 Mrd auf € 0,5 Mrd. zurück. Der Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass im Operating Profit des Vorjahres ein Gewinn aus der Veräußerung der MTU Aero Engines in Höhe von € 1,0 Mrd. enthalten war (vgl. S. 25).

DaimlerChrysler Off-Highway

Solide Geschäftsentwicklung unter schwierigen Marktbedingungen. Der Dieselmotorenmarkt hat sich im Jahr 2004 nach zwei schwachen Jahren wieder positiv entwickelt. Ursächlich dafür waren vor allem Wachstumsimpulse aus der Region Asien, von denen allerdings die im Dollar-Raum produzierenden Dieselmotorenhersteller aufgrund der anhaltenden Dollar-Schwäche stärker profitieren als die europäischen Wettbewerber.

DaimlerChrysler Off-Highway erzielte im Geschäftsjahr 2004 einen Umsatz von € 1,75 Mrd. und konnte damit das Vorjahresniveau um 2% übertreffen. Zuwächse wurden insbesondere im Segment Power Generation (Motoren zur stationären Stromerzeugung), bei den Bahnmotoren und im Bereich Yachtmotoren erreicht. Neben Europa trug auch die Region Asien zur erfreulichen Geschäftsentwicklung bei. Hier entwickelte sich insbesondere aufgrund der aktuellen Energieknappheit in China eine lebhafte Nachfrage nach Motoren zur stationären Stromerzeugung.

Der Auftragseingang des Geschäftsbereichs konnte im Berichtsjahr um 7% auf insgesamt € 1,84 Mrd. gesteigert werden. Wie beim Umsatz machte sich auch hier die Nachfrage nach Motoren zur stationären Stromerzeugung sowie nach Bahnmotoren positiv bemerkbar. Wesentlich übertroffen wurde der Auftragseingang des Vorjahres zudem im Anwendungsbereich Schiffsmotoren.

Der neue MTU-Schiffsmotor 2000 Common Rail startet durch.

Kraftpaket für Yachten.

Nach über 3.000 Testzyklen unter verschiedenen Belastungsbedingungen steht für den Konstrukteur Hermann Baumann fest, dass dieser neue Hochleistungs-Dieselmotor für Yachten eine besonders gelungene Entwicklung für die MTU Friedrichshafen ist. Schneller, kompakter, leichter, sparsamer und sauberer: ein innovativer Schiffsmotor!

EADS

EADS setzt Wachstum fort. Für die EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), ein weltweit führendes Unternehmen der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, verlief das Geschäftsjahr 2004 dank der verbesserten Nachfragesituation auf dem zivilen Luftfahrtmarkt sehr positiv. Die EADS veröffentlicht ihre Zahlen für das Geschäftsjahr 2004 am 9. März 2005.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2004 lag der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) ermittelte Umsatz mit € 21,5 Mrd. um 16% über dem Vorjahresniveau. Zu diesem Wachstum haben alle Geschäftsbereiche der EADS und insbesondere die auf 224 Flugzeuge (i. V. 199) erhöhten Auslieferungen von Airbus beigetragen.

Das Unternehmen erzielte in den ersten neun Monaten einen operativen Gewinn (EBIT: Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) von € 1,5 Mrd. und lag damit um 91% über dem Vergleichszeitraum des Jahres 2003. Die Grundlage für dieses erfreuliche Gewinnwachstum bildeten das hervorragende Ergebnis bei Airbus und der Turnaround im Geschäftsbereich Raumfahrt.

Der Auftragseingang der EADS lag in den Monaten Januar bis September mit € 20,6 Mrd. weiterhin nahezu gleichauf mit dem Umsatz. Der Auftragsbestand war erneut der höchste in der Branche und erreichte Ende September 2004 einen Wert von € 179,7 Mrd.

Aufgrund der anhaltenden Nachfragebelebung auf dem Markt für Zivilflugzeuge und einer erwarteten positiven Geschäftsentwicklung auch im vierten Quartal rechnet die EADS für das Gesamtjahr 2004 mit einem Umsatz in Höhe von € 32 Mrd. und einem EBIT von über € 2,3 Mrd.

Airbus weiterhin Weltmarktführer. Mit 320 ausgelieferten Flugzeugen im Jahr 2004 hat Airbus seine führende Position in der zivilen Luftfahrt bestätigt und lag erneut vor dem Hauptwettbewerber Boeing. Insgesamt erhielt Airbus 370 neue feste Bestellungen im Jahr 2004 (i. V. 284). Der im Vergleich zum Vorjahr deutliche Anstieg resultiert aus einem spürbar positiven Marktumfeld. Der Auftragsbestand belief sich auf 1.500 (i. V. 1.454) Zivilflugzeuge.

Kaufzusagen erhielt Airbus von der nationalen Fluggesellschaft der Vereinigten Arabischen Emirate, Etihad Airways, und von Thai Airways. Beide Kunden erweitern ihre Airbus-Flotten erheblich und haben sich darüber hinaus für das neue Großraumflugzeug A380 entschieden. Der Erstflug ist für das Frühjahr 2005 geplant. Weitere bedeutende Aufträge konnte Airbus in Zentralasien verbuchen: China Eastern Airlines und Air China bestellten im Jahr 2004 insgesamt 49 Airbus-Flugzeuge.

Im Dezember 2004 beschloss die EADS, das Zukunftsprojekt A350 zu realisieren. Mit ihm positioniert sich Airbus auf dem Markt hocheffizienter Langstreckenflugzeuge der nächsten Generation.

Auch andere Geschäftsbereiche im Aufwärtstrend. Innerhalb des Geschäftsbereichs Luftfahrt kompensierte der Ertragszuwachs bei Eurocopter die weiterhin schwache Konjunktur im Sektor Flugzeugwartung.

Verkaufserfolge erzielte die EADS beispielsweise mit dem Auftrag für Tankflugzeuge vom Typ Airbus A330 MRTT für die australischen Streitkräfte sowie Hubschrauberbestellungen des US-Department of Homeland Security.

Der Geschäftsbereich Raumfahrt hat im abgelaufenen Geschäftsjahr den Turnaround geschafft und damit den Grundstein für eine weitere Rentabilitätssteigerung gelegt. Der Auftragsbestand konnte durch einen im Mai 2004 unterzeichneten Auftrag für 30 Ariane-5-Trägerraketen erheblich gesteigert werden.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Globale Personalstrategie fördert weltweite Zusammenarbeit | Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012« sichert Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung | Mitarbeiterzahl von 362.063 auf 384.723 gestiegen, 8.400 neue Arbeitsplätze geschaffen

Mitarbeiter (31.12.)	2004	2003
DaimlerChrysler-Konzern	**384.723**	362.063
Mercedes Car Group	**105.857**	104.151
Chrysler Group	**84.375**	93.062
Nutzfahrzeuge	**114.602**	88.014
Vertrieb Fahrzeuge	**48.029**	45.609
Dienstleistungen	**11.224**	11.035
Übrige Aktivitäten[1]	**20.636**	20.192

1 Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway, Zentrale Konzernforschung, Immobilienaktivitäten sowie Holding- und Finanzgesellschaften

Zahl der Beschäftigten kräftig gestiegen. Zum 31. Dezember 2004 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 384.723 (i. V. 362.063) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Durch die erstmalige Einbeziehung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge sind im Konzern 18.281 Beschäftigte hinzugekommen. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge lag die Mitarbeiterzahl um 30% über dem Vorjahresniveau. Auch bei der Mercedes Car Group (+2%), bei den Dienstleistungen (+2%) und im gemeinsamen Vertrieb von Mercedes-Benz Personenwagen und Nutzfahrzeugen (+5%) erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten. Bei der Chrysler Group ging der Personalstand insbesondere aufgrund der Veräußerung von Komponentenwerken um 9% zurück. Bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis betrug der Anstieg der Beschäftigtenzahl 2%. Im Jahresverlauf 2004 haben wir insgesamt rund 8.400 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Zum Jahresende 2004 waren 185.154 (i. V. 182.739) Beschäftigte in Deutschland und 98.119 (i. V. 102.391) in den USA tätig. Die Zahl der Auszubildenden weltweit belief sich auf 10.047 (i. V. 9.926).

Globale Personalstrategie weiterentwickelt. Mit unserer globalen Personalstrategie wird die länderübergreifende Zusammenarbeit gefördert. Durch Konzentration der Personalarbeit auf weltweit definierte Handlungsfelder werden Lösungen beschleunigt. Dazu zählten beispielsweise die personalseitige Unterstützung beim Auf- und Ausbau der China-Aktivitäten. Unter dem Titel »Aging Workforce« führen wir Initiativen durch, die die Leistungsfähigkeit der Belegschaft auch beim Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters erhalten, z. B. durch Ergonomieprogramme und Qualifizierungsmaßnahmen. Eine weitere wichtige Aufgabe war die weltweite Vereinheitlichung unserer Prozesse im Personalmanagement. Hier ist es unser Ziel, durch einheitliche Systeme und Abläufe Prozesszeiten und Kosten zu reduzieren und die globale Integration voranzutreiben. Unter dem Arbeitstitel »Exzellente Arbeitsleistung und Produktivität« suchen wir nach Lösungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Die hier erarbeiteten Konzepte haben wesentlich dazu beigetragen, dass im Juli 2004 die Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012« abgeschlossen werden konnte.

»Zukunftssicherung 2012« ermöglicht profitables Wachstum. Mit der von Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat geschlossenen Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012« verfolgt DaimlerChrysler vor allem die folgenden Ziele: Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, Stärkung der Innovationskraft, Sicherung

Im Schulungsprogramm der Qualität verpflichtet.

Fit für den Wettbewerb.

Das modern ausgestattete Training Center von DaimlerChrysler Malaysia bietet Multimarken-Schulungen an, um sicherzustellen, dass alle Absolventen hervorragend ausgebildet sind, um das Servicenetz zu unterstützen. Wen wundert es da, dass der Nachwuchs bereits zahlreiche Auszeichnungen gewonnen hat, so zum Beispiel Looi Ming Kit (Gewinner von National und ASEAN Skills Competition). Das ist innovative Nachwuchsförderung!

der Beschäftigung und Erhöhung der Arbeitsflexibilität. Neben den vereinbarten Kosteneinsparungen von jährlich €500 Mio., die mittelfristig wirksam werden, haben wir in einem Maßnahmenbündel weitere notwendige Rahmenbedingungen geschaffen, um mittelfristig Produkt- und Investitionsentscheidungen für den Standort Deutschland zu ermöglichen. Verabredet wurden insbesondere folgende Maßnahmen:

- eine umfassende Neuausrichtung der Entgeltstrukturen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Entgelt-Rahmen-Tarifvertrags (ERA) ab dem Jahr 2007,
- arbeitsmarktorientierte Arbeitszeit- und Vergütungsregelungen für industrienahe Dienstleistungsbereiche,
- flexible Personaleinsatzsteuerung und Beschäftigungsausgleich durch die Übernahme von jungen Facharbeitern in eine interne Personaldrehscheibe (»DC MOVE«) sowie die Ausweitung des Einsatzes von Zeitarbeitskräften und
- Beschleunigung des Technologie- und Produktentstehungsprozesses durch die Möglichkeit, die wöchentliche Arbeitszeit in allen Entwicklungs- und Planungsbereichen auf 40 Stunden zu erhöhen.

Neue Initiativen zur Gesundheitsvorsorge. DaimlerChrysler engagiert sich in vielfältiger Hinsicht für die Gesundheitsförderung seiner Mitarbeiter. Im Jahr 2004 wurde in Deutschland eine Gesundheitskampagne mit dem Schwerpunkt Prävention und Sensibilisierung durchgeführt. In unserem Lkw-Montagewerk in Wörth haben wir ein Pilotprojekt zur arbeitsplatznahen medizinischen Betreuung gestartet. Dabei stellen externe Ärzte in Zusammenarbeit mit dem werksärztlichen Dienst eine umfassende medizinische Versorgung der Mitarbeiter sicher.

Führungskräfteentwicklung intensiviert. DaimlerChrysler hat mit dem konzernweit gültigen Programm LEAD (Leadership Evaluation and Development) bereits vor fünf Jahren einen standardisierten Prozess zur Führungskräfteentwicklung eingeführt. Auf Basis der erzielten Ergebnisse werden die Führungskräfte systematisch gefördert und weiterentwickelt. LEAD wurde im Jahr 2004 in Richtung eines nachhaltigen Ressourcenmanagements in wichtigen Technologie- und Managementfeldern weiterentwickelt. Die DaimlerChrysler Corporate University (DCU) wurde neu ausgerichtet. Die Programme der DCU haben die Themen Leadership, General Management und Strategie im konkreten Unternehmens- und Arbeitskontext zum Inhalt.

DaimlerChrysler weiterhin attraktiver Arbeitgeber. Globales Handeln personalpolitisch erfolgreich zu unterstützen, erfordert die Rekrutierung, Integration und Weiterentwicklung von engagierten und geeigneten Mitarbeitern. Mit zahlreichen Personalmarketingaktivitäten gewinnen wir die besten Absolventen für unser Unternehmen. Im Jahr 2004 haben wir erstmalig die »DaimlerChrysler Recruitment Days« ausgerichtet, bei denen wir gezielt technische Absolventen ansprachen. Im Jahr 2004 wurden weltweit 1.400 Absolventen und Young Professionals eingestellt.

Ausbildung zur langfristigen Sicherung der Leistungsfähigkeit der Belegschaft. DaimlerChrysler hat in Deutschland mit rund 2.600 neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnissen an das sehr hohe Niveau des Vorjahres angeknüpft. Wir geben jungen Menschen eine berufliche Perspektive und unterstreichen unsere soziale Verantwortung. Insgesamt beschäftigen wir in Deutschland 8.500 Auszubildende. Das sind rund 40% aller Ausbildungsplätze der deutschen Automobilhersteller.

»Managing Diversity« ist wichtiger Wettbewerbsfaktor. DaimlerChrysler beschäftigt vielfältige Mitarbeitergruppen und hat unterschiedliche Kunden. Professionelles Vielfaltsmanagement ist ein wichtiges Element zur Erreichung von Wettbewerbsvorteilen in Arbeitsumfeld und Markt. Im Jahr 2004 wurde unter der Führung der Chrysler Group ein neuer Ansatz für ein weltweites Vielfaltsmanagement erarbeitet. Die Kernelemente liegen in der klaren Kommunikation des Nutzens von Diversity Management, das im Rahmen der Steuerung mittels Indikatoren und Zielgrößen bei der Entwicklung von Spitzenkräften sowie bei deren Auswahl und Besetzung zum Tragen kommt. Hauptelement wird ein Global Diversity Council sein, das Vielfaltsmanagement steuert und weiterentwickelt, um so eine Unternehmenskultur zu fördern, die auf alle Mitarbeitergruppen Rücksicht nimmt.

Dank an die Belegschaft. Der Vorstand dankt der gesamten Belegschaft für ihre Initiative, ihr Engagement und ihre Leistung. Wir sind überzeugt, dass wir das Unternehmen mit dem Können, der Begeisterung und Energie unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in eine erfolgreiche Zukunft führen können. Unser Dank gilt ebenso den Arbeitnehmervertretern für die konstruktive Zusammenarbeit.

Forschung und Technologie

Konzernweit € 5,7 Mrd. für Forschung und Entwicklung aufgewendet | Weltweit 29.000 Beschäftigte in Forschungs- und Entwicklungsbereichen | ESP® senkt Unfallanteil neu zugelassener Mercedes-Benz-Pkw um mehr als 40% | »Vision vom unfallfreien Fahren« und »Energie für die Zukunft« im Forschungsfahrzeug F500 Mind umgesetzt

Schrittmacher der Zukunft. In der Forschung und Entwicklung verfolgen wir eine klare Strategie: individuelle Mobilität gewährleisten, Ressourcen schonen und Innovationen schaffen, die unseren Kunden nutzen und dem Unternehmen Wettbewerbsvorteile sichern.

Dafür hat DaimlerChrysler im Jahr 2004 insgesamt € 5,7 (i. V. 5,6) Mrd. für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Zum Jahresende arbeiteten 2.900 (i. V. 2.900) Personen in der zentralen Konzernforschung. Weitere 26.100 (i. V. 23.800) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren in den Entwicklungsbereichen der Geschäftsfelder Mercedes Car Group, Chrysler Group und Nutzfahrzeuge tätig.

Die Arbeit unserer Forschungsbereiche konzentrierte sich im Jahr 2004 auf sechs Kerntechnologiefelder:
- Antriebstechnologie
- Fahrzeugaufbau und Mensch-Maschine-Interaktion
- Werkstofftechnologie
- Produktionstechnologie
- Elektrik/Elektronik und intelligente Transportsysteme
- Software- und Prozesstechnologie

F 500 Mind – Innovationsträger für die Zukunft. Mit dem F 500 Mind setzt DaimlerChrysler die Tradition seiner viel beachteten Forschungsfahrzeuge fort. Diese Fahrzeuge stellen Konzepte dar, die der anwendungsnahen Forschungsarbeit dienen. Sie ermöglichen eine frühzeitige Überprüfung komplexer Systeme im Fahrzeug und unterstützen damit den schnellen Transfer einer Forschungsidee in die Serienentwicklung.

Das aktuelle Forschungsfahrzeug überzeugte im Jahr 2004 in einer Reihe von Praxistests und bereitete damit für viele neuartige Systeme den Weg zum Kunden vor. So wurde beispielsweise ein von der DaimlerChrysler-Forschung entwickeltes Nachtsichtsystem getestet. Außerdem erproben wir die Betriebszustände des im F500 Mind eingesetzten Diesel-Hybridantriebs, um die idealen Einsatzbedingungen für den Diesel- oder Elektromotor festzulegen. So haben wir für den F500 Mind das moderne V8-Dieseltriebwerk mit 184 kW/250 PS mit einem kraftvollen Elektromotor (50 kW) gekoppelt. Der F500 Mind zeigt damit exemplarisch die inhaltlichen Schwerpunkte des Forschungsressorts: die »Vision vom unfallfreien Fahren« und die »Energie für die Zukunft«.

Nachhaltige Sicherheit durch Unfallvermeidung. Sicherheitsforschung hat bei DaimlerChrysler nicht nur eine lange Tradition, sondern seit jeher auch höchste Priorität. Wir wollen mit unserer Kompetenz einen nachhaltigen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr leisten.

Die Analyse der neuesten Unfallstatistik zeigt, dass Mercedes-Benz-Pkw seit dem serienmäßigen Einsatz von ESP® weitaus seltener an folgenschweren Fahrunfällen beteiligt sind als Automobile anderer Marken. Vergleicht man den Anteil neu zugelassener Mercedes-Benz-Modelle an Fahrunfällen in den Zulassungsjahren 1998/99 und 2002/03, so ergibt sich dank ESP® eine Verringerung um mehr als 40%.

Das Insassenschutzsystem PRE-SAFE®, das in der S-Klasse seit dem Jahr 2002 zur Serienausstattung gehört, wird von uns konsequent weiterentwickelt. Ein nächster Schritt ist der Einsatz

Die neue Vereinbarkeit von Kälte und Brennstoffzelle.

Minus 20 Grad – Na und?

Der Schritt zur Marktreife: Einer Brennstoffzelle auch bei eisigen Temperaturen zuverlässig Leistung zu entlocken, gelang dem Forschungsteam um Dr. Christian Mohrdieck (l.) und Dr. Florian Finsterwalder. Selbst in der Kältekammer bei minus 20 Grad startet diese Mercedes-Benz A-Klasse: mit einer innovativen, kaltstartfähigen Brennstoffzelle!

von Umfeldsensorik. So erproben wir ein Nahbereichsradar, das die Umgebung des Autos wahrnimmt, das Verkehrsumfeld analysiert und dann gemeinsam mit anderen Systemen den Fahrer dabei unterstützt, Gefahrensituationen zu meistern. PRE-SAFE® soll damit künftig für eine lückenlose Verbindung zwischen Systemen der aktiven und der passiven Sicherheit sorgen.

Ein bedeutendes Plus an Sicherheit verspricht auch »Individual Safety«. Ziel dieses Forschungsprojekts ist es, Sicherheitsgurt und Airbag an die Position und die körperliche Konstitution der jeweiligen Insassen anzupassen, um diese im Falle eines Aufpralls noch besser zu schützen. Ein weiteres Projekt der DaimlerChrysler-Forschung ist das System AIDER. Es hilft in den Fällen, in denen ein Unfall nicht mehr zu vermeiden war. Direkt nach dem Crash werden Daten wie Anzahl der Insassen, Unfallschwere, Aufprallrichtung und Fahrzeugtyp automatisch vom System erhoben, analysiert und mit den Koordinaten des Unfallorts automatisch an die Rettungskräfte übermittelt. Diese können ihren Einsatz dadurch gezielt vorbereiten – eine Zeitersparnis, die Leben retten kann.

Antriebe und Kraftstoffe für die Zukunft. Als verantwortungsbewusst handelnder Automobilhersteller arbeiten wir konsequent daran, die CO_2-Emissionen weiter zu verringern und die natürlichen Ressourcen zu schonen. Unsere Aktivitäten beruhen dabei einem fünfstufigen Modell, das einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt:
- Weitere Optimierung der Verbrennungsmotoren
- Verbesserung konventioneller Kraftstoffe
- Einsatz weitgehend CO_2-neutraler, biogener Kraftstoffe
- Weiterentwicklung von Hybridantrieben als Zwischenstufe
- Emissionsfreie Mobilität mit Brennstoffzellenfahrzeugen

Mit innovativen Technologien und neuen Konzepten hat DaimlerChrysler allein in Europa die CO_2-Emissionen seiner Pkw-Flotte seit 1990 um rund 28% reduziert. Der Verbrauch von Diesel-Pkw sank in diesem Zeitraum um mehr als 25%, insbesondere auch aufgrund der neuen Common-Rail-Direkteinspritzung.

Im Jahr 2004 haben wir die ersten Kundenfahrzeuge des Erdgasfahrzeugs E 200 NGT auf Basis des Mercedes-Benz E 200 KOMPRESSOR mit bivalentem Antrieb ausgeliefert. Diese Fahrzeuge haben eine Reichweite von rund 1.000 Kilometern. Davon können 300 Kilometer mit Erdgasantrieb und weitere 700 Kilometer mit Benzinantrieb zurückgelegt werden. Im Erdgasbetrieb vermindern sich die CO_2-Emissionen um mehr als 20%.

Durch den Einsatz von synthetischen Biokraftstoffen, so genannten Biomass-To-Liquid (BTL)-Kraftstoffen, können wir im Vergleich zum konventionellen Diesel über den gesamten Lebenszyklus den Ausstoß von Treibhausgas um rund 60% bis 90% reduzieren. Biogene Kraftstoffe enthalten nämlich keinen Schwefel und keine Aromaten. Sie sind geruchlos und lassen sich ohne Motorenanpassung direkt in vorhandenen Fahrzeugen einsetzen. Um das Potenzial der BTL-Kraftstoffe ausschöpfen zu können, kooperieren DaimlerChrysler und Volkswagen mit der Choren Industries GmbH in Freiberg, Sachsen, die unter dem Markennamen »Sun-Diesel« den weltweit ersten BTL-Kraftstoff produziert.

Hybridantriebe als Zwischenschritt zur Brennstoffzelle. In der Hybridtechnologie sieht DaimlerChrysler einen wichtigen Zwischenschritt auf dem Weg zur Brennstoffzelle (vgl. S. 76), die das Ziel unserer Antriebsstrategie darstellt. So haben wir in der Vergangenheit unterschiedliche Fahrzeugkonzepte mit Hybridantrieb vorgestellt, zuletzt das Forschungsfahrzeug F500 Mind. Im Dezember 2004 haben wir mit General Motors (GM) eine Übereinkunft geschlossen, die darauf ausgerichtet ist, eine gemeinsame Hybridantriebs-Architektur zu entwickeln. Diese ermöglicht die spezifische Anwendung und Applikation der Technologie im Modell-Portfolio der Mercedes Car Group, der Chrysler Group und von GM. Dabei werden Markencharakter und -attribute, wie beispielsweise Leistungsentfaltung und Fahrverhalten, gewahrt. Das Two-Mode-Hybridantriebssystem ist mit unterschiedlichen Motorisierungen kombinierbar. Die Integration dieser Technologie in die Modellpalette übernimmt jedes Unternehmen in eigener Verantwortung. Die heute gängigen Single-Mode-Systeme benötigen im Vergleich zum patentierten Two-Mode-Hybridsystem deutlich größere Elektromotoren. Die Vorzüge des Two-Mode-Systems liegen im reduzierten Kraftstoffverbrauch bei bestmöglicher Leistungsausbeute, insbesondere im Langstrecken-Fahrzyklus und im Zugkraftverhalten. Den endgültigen Vertrag beabsichtigen wir, im Frühjahr 2005 abzuschließen.

DaimlerChrysler und die Umwelt

€ 1,6 Mrd. für Umweltschutz aufgewendet | Weltweit mehr als 100 Brennstoffzellenfahrzeuge in Kundenhand | DaimlerChrysler-Nutzfahrzeuge erfüllen mit BlueTec-Dieseltechnologie bereits heute Euro-4- und Euro-5-Normen | Biodiesel als Kraftstoffalternative in Erprobung

Umweltschutz als Unternehmensziel. DaimlerChrysler bekennt sich uneingeschränkt zu einem integrierten Umweltschutz. Das bedeutet, dass wir nicht nur auf den Gebieten Innovationen und Sicherheit, sondern auch beim Schutz der Umwelt als Technologieführer eine Spitzenposition einnehmen wollen. Diesen Anspruch belegen die Aufwendungen für den Umweltschutz von rund € 1,6 Mrd. im Jahr 2004.

Wir wollen die individuelle Mobilität nachhaltig sichern, indem wir natürliche Ressourcen schonen und den Kraftstoffverbrauch sowie die Emissionen unserer Produkte weiter reduzieren. Um diese Ziele langfristig verfolgen zu können, haben wir unsere Aktivitäten in der fünfstufig angelegten Initiative »Energie für die Zukunft« gebündelt (vgl. S. 74).

Mit insgesamt 20 Modellen hat Mercedes-Benz unter den deutschen Automobilherstellern das größte Angebot an Personenwagen, die mit Dieselpartikelfilter ausgestattet sind und die Euro-4- Abgasnorm erfüllen. In den Segmenten C-, E- und S-Klasse bestellen heute bereits mehr als 80% unserer deutschen Kunden ihre Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter. Das von Mercedes-Benz eingesetzte System arbeitet dabei ohne Zusatzstoffe und ist deshalb im Gegensatz zu anderen Verfahren dieser Art wartungsfrei.

Wasserstoff im Tank: Brennstoffzellenfahrzeuge. Mit über 100 Brennstoffzellenfahrzeugen hat DaimlerChrysler weltweit mehr Fahrzeuge mit diesem Antriebssystem in Kundenhand übergeben als jeder andere Automobilhersteller. So werden derzeit 33 Mercedes-Benz-Citaro-Busse in Europa und Australien im öffentlichen Nahverkehr erprobt. Im Jahr 2005 werden drei weitere Fahrzeuge ihren Dienst in Peking aufnehmen. Transporter vom Typ Sprinter mit Brennstoffzellenantrieb liefern in den USA Pakete aus, und in Berlin, Japan, Singapur sowie in den USA werden Mercedes-Benz A-Klassen vom Typ »F-Cell« auf ihre Alltagstauglichkeit getestet.

Die Clean Energy Partnership (CEP) ist eine Initiative von Partnern der Automobil- und Mineralölindustrie sowie von Energieversorgern. Sie hat sich das Ziel gesetzt, neue Energieinfrastrukturen für innovative Antriebs- und Fahrzeugkonzepte aufzubauen. Die CEP hat im November 2004 die größte Wasserstofftankstelle der Welt in Berlin eröffnet. Mit zehn Brennstoffzellenfahrzeugen sind wir der größte Mobilitätspartner in der Clean Energy Partnership.

Einen Meilenstein auf dem Weg zur Marktreife erreichte die DaimlerChrysler-Forschung im Jahr 2004 mit der Kaltstartfähigkeit der Brennstoffzelle. Sie kann nunmehr auch bei Temperaturen bis zu minus 20 Grad Celsius gestartet werden. Kernpunkt dieser Innovation ist ein präzises Management des Wasser- und Wärmehaushalts. Dadurch friert die Brennstoffzelle nicht mehr ein. Neben der Fähigkeit, auch bei extremen Minustemperaturen zu starten, liefert die neue Entwicklung nach wenigen Sekunden außerdem genügend Energie für alle Anforderungen im normalen Fahrbetrieb. Das Startverhalten ist somit mit dem von Dieselmotoren vergleichbar.

Biodiesel aus der Jatropha-Pflanze. DaimlerChrysler hat sich zum Ziel gesetzt, die Entwicklung, Erprobung und Markteinführung regenerativer Kraftstoffe systematisch zu fördern. »SunDiesel« (vgl. S. 75) eignet sich dabei insbesondere für Länder mit ausreichend verfügbaren, qualitativ hochwertigen land- und forst-

Wie Keramik den Katalysator für die Zukunft rüstet.

Der Abgasnorm voraus.

Nutzfahrzeuge von DaimlerChrysler sind für die kommenden Verschärfungen der Diesel-Emissionsgrenzwerte bestens gerüstet. Rolf Strölin (links) und Dr. Ralf Pötzschke sorgen dafür, dass alle Lkw, Busse und Transporter bis Herbst 2006 bereits für den nächsten Schritt der Abgaswertsenkung mit der SCR-Technik ausgerüstet werden: mit einem innovativen Keramik-Katalysator.

wirtschaftlichen Flächen, die nicht für die Nahrungsmittelproduktion benötigt werden.

Länder in tropischen und subtropischen Gebieten haben die zukunftsträchtige Alternative, umweltfreundlichen Biodiesel aus der Jatropha-Pflanze zu gewinnen. Diese Pflanze ist anspruchslos, wächst auf erodierten Böden und verbessert im Lauf ihres mehrjährigen Wachstums zusätzlich die Bodenqualität. In vielen Gebieten der Erde wächst sie wild; das Öl ihrer Samen kann durch Veresterung in Biodiesel umgewandelt werden. Der gewonnene Biodiesel weist zudem eine gute Zündwilligkeit auf und ist sehr schwefelarm. In einer Partnerschaft mit dem indischen Central Salt & Marine Chemicals Research Institute (CSMCRI) und der Universität Hohenheim engagieren wir uns erfolgreich für die Produktion von Jatropha-Diesel in Indien. Ein modifizierter Mercedes-Benz C 220 CDI fuhr dort zwischen April und Mai 2004 rund 5.900 Kilometer mit diesem Kraftstoff.

Nutzung nachwachsender Rohstoffe. Mit der Abaca-Faser aus der Bananenstaude hat DaimlerChrysler auf einem weiteren Gebiet Neuland betreten. Zum ersten Mal ist eine Naturfaser erfolgreich als Serienbauteil im Außenbereich eines Automobils zugelassen worden. Wir setzen die Abaca-Faser zur Verstärkung der Unterbodenverkleidung in der dreitürigen Mercedes-Benz A-Klasse ein. Naturfasern wurden bisher nur im Interieur verbaut, da Bauteile im Exterieur und speziell die Unterbodenverkleidung stärkeren Belastungen ausgesetzt sind. Da die Abaca-Faser jedoch sehr gute mechanische Kennwerte besitzt, wie zum Beispiel eine hohe Zugfestigkeit, kann sie bei entsprechender Verarbeitung zur Verstärkung von Kunststoffteilen verwendet werden und sogar Glasfasern ersetzen.

DaimlerChrysler hat gemeinsam mit der Deutschen Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG), der Universität Hohenheim und unserem Zulieferer Riter eine Public-Private-Partnership mit dem Ziel ins Leben gerufen, die Abaca-Staude langfristig anzubauen und die Produktions- und Verarbeitungsprozesse für die Abaca-Faser zu optimieren.

BlueTec-Dieseltechnologie. Für die bevorstehenden Verschärfungen der Diesel-Emissionsgrenzwerte in Europa, Japan und den USA sind die Nutzfahrzeuge von DaimlerChrysler bestens gerüstet. Mit bis zu 80% weniger Schadstoffen im Abgas durch Abgasnachbehandlung auf Basis der SCR-Technik (Selective Catalytic Reduction) und einem deutlich niedrigeren Kraftstoffverbrauch erreicht DaimlerChrysler schon jetzt die Anforderungen der ab Oktober 2006 geltenden Euro-4-Norm für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Mit Euro 4 werden die Grenzwerte für Stickoxidemissionen um 30% und für Partikelemissionen um 80% herabgesetzt. Die BlueTec-Dieseltechnologie ermöglicht es darüber hinaus, die ab Oktober 2009 verbindliche Euro-5-Norm zu erfüllen, bei der die Grenzwerte gegenüber Euro 4 nochmals um 40% niedriger sind.

Innermotorische Verbesserungen allein reichen allerdings nicht aus, um die geforderten Emissionssenkungen zu erzielen. Deshalb wird bei unseren Fahrzeugen eine wässrige Harnstofflösung im Abgasstrom zu Ammoniak hydrolysiert. Dieses Ammoniak wandelt die während der Verbrennung entstehenden Stickoxide (NO_x) in einem nachgeschalteten Katalysator zu molekularem Stickstoff (N_2) und Wasser (H_2O) um. Dazu entwickelten unsere Forscher einen Ammoniak-Sensor, der in der Lage ist, den Katalysatorwirkungsgrad erheblich zu steigern.

Lkw-Dieseltechnologie für die USA. Ab dem Jahr 2007 gelten auch in den USA neue Abgasgrenzwerte für Nutzfahrzeuge. Um diese zu erfüllen, werden wir die bereits eingesetzte Abgasrückführung auf bis zu 25% weiter steigern. Als innermotorische Verbesserung führen wir zusätzlich ein flexibles Einspritzsystem ein, mit dem wir den künftigen Stickoxidgrenzwert erreichen. Die neuen Partikelgrenzwerte werden mit einem aktiv regenerierbaren Partikelfilter realisiert.

Auszeichnung für erfolgreichen Umweltschutz. Mit unserem unternehmensintern ausgeschriebenen »Environmental Leadership Award« tragen wir dazu bei, das Engagement unserer Mitarbeiter in Sachen Umwelt weltweit voranzutreiben. Im Jahr 2004 haben wir den Umweltpreis unter anderem für folgende Projekte verliehen:

- Am DaimlerChrysler-Produktionsstandort Düsseldorf gelang es einem Mitarbeiterteam, mit einem wasserbasierten, einschichtigen Lack den Lösemittelanteil von 45% auf 15% zu reduzieren und dadurch die Geruchsemissionen drastisch zu verringern.
- Ausgezeichnet wurde auch das EU-Projekt CUTE (Clean Urban Transport for Europe) für den weltweit ersten Einsatz und Großflottentest von Brennstoffzellenbussen.

Weltweiter Einkauf

Weltweit Waren und Dienstleistungen für € 101,4 Mrd. eingekauft | Leistungsorientierte Lieferantenbeziehungen sichern unsere Wettbewerbsfähigkeit | Risikomanagement vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Herausforderungen für unsere Lieferanten weiter ausgebaut

Globales Einkaufsvolumen von € 101,4 Mrd. Im Jahr 2004 hat DaimlerChrysler Güter und Dienstleistungen im Wert von € 101,4 (i. V. 99,7) Mrd. bezogen. 38% des Volumens entfallen auf die Mercedes Car Group, 32% auf die Chrysler Group, 26% auf das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge und 4% auf die übrigen Bereiche. Um dieses Beschaffungsvolumen effizient zu steuern und die Nähe zu unseren Lieferanten sowie zu den verarbeitenden Produktionsstätten zu gewährleisten, ist unser Einkauf global aufgestellt und weltweit aktiv.

Verstärktes Engagement in Asien. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Aktivitäten von DaimlerChrysler in Asien haben wir im Jahr 2004 auch unsere Einkaufsbüros in Singapur und Tokio neu ausgerichtet und in Peking ein neues Büro eröffnet. Die Einkaufsbüros sind nicht nur für die Beschaffung in den jeweiligen Regionen zuständig, sondern verbessern darüber hinaus die Transparenz über die asiatischen Beschaffungsmärkte.

Wertschaffung durch Einkaufsprozesse. Um die Beschaffungsergebnisse ganzheitlich zu verbessern, konzentrieren wir uns derzeit gemeinsam mit unseren Lieferanten auf drei Handlungsfelder: Global Scale, Global Processes und Global Supply Base.

Mit einem weltweiten Einkaufsvolumen von € 101,4 Mrd. ermöglichen wir unseren Lieferanten, erhebliche Skaleneffekte zu realisieren (Global Scale). Darüber hinaus bündeln wir unsere Beschaffungsvolumina weltweit mit dem Ziel, die Stückzahlen weiter zu steigern und somit die Kostenposition zu verbessern. Unsere Entscheidungen hierzu basieren auf Strategien, die für die verschiedenen Materialgruppen individuell erstellt werden.

Ein wichtiges Instrument zur Umsetzung dieser Strategien ist das Material Strategy and Innovation Council (MSIC). Es führt die Aktivitäten in den Bereichen Beschaffung, Kostenmanagement sowie Forschung und Entwicklung geschäftsbereichsübergreifend zusammen, um weltweit Materialkosten zu senken, Bauteile zu harmonisieren und Innovationen aufeinander abzustimmen.

Unter dem Begriff Global Processes fassen wir alle Maßnahmen zusammen, die dazu dienen, die Prozesse mit unseren Zulieferern weltweit zu standardisieren und auf diese Weise den Zulieferern und den Geschäftsfeldern ein global integriertes, kostenoptimiertes Beschaffungsnetzwerk zur Verfügung zu stellen. So erhalten unsere Zulieferer durch das Lieferantenportal Zugang zu allen beschaffungsrelevanten Anwendungen – mit nur einer Anmeldung und über ein weltweit einheitliches Format.

Im Rahmen des Handlungsfelds Global Supply Base optimieren wir die Aufteilung der Beschaffungsvolumina auf verschiedene Lieferanten unter Abwägung von Kosten-Risiko-Aspekten. Dazu pflegen wir mit bestehenden und potenziellen Zulieferern einen regelmäßigen und intensiven Dialog. Um die Leistungen unserer Zulieferer kontinuierlich zu verbessern, diskutieren wir die erbrachten Leistungen und individuellen Potenziale außerdem in Gesprächen mit dem Management unserer Lieferanten.

Extended Enterprise® stärkt strategische Lieferantenbeziehungen. Um den globalen Aspekt unserer Beschaffungsaktivitäten zu verstärken und die Geschäftsbeziehungen zu den weltweit besten Lieferanten auszubauen, haben wir das Lieferantenprogramm Extended Enterprise® weiterentwickelt. Im Rahmen von Extended Enterprise® analysieren und bewerten

Extended Enterprise® – Erfolg auf der ganzen Linie.

Wir sind stolz.

Für herausragende Leistungen wurden unsere Zulieferer in der Kategorie elektronische Bauteile ausgezeichnet. »Die Zusammenarbeit mit DaimlerChrysler ist geprägt von Leistungsorientierung und gegenseitiger Wertschätzung,« erklärte Chikanore Abe, Präsident und CEO von NGK. Das Foto zeigt Abe, ein Gewinner des diesjährigen Global Supplier Award, während der Feierlichkeiten zusammen mit Jeffrey Wakai (links) und Dr. Gunnar Güthenke (rechts) aus dem Bereich Global Procurement. Die Siegertrophäe wurde von Chris Nelson (rechtes Foto, Dritter von rechts) vom Center of Creative Studies in Detroit entworfen.

wir mit Hilfe eines Scorecard-Modells die Qualität der Beschaffungs- und Zulieferaktivitäten unserer Lieferanten aus einer globalen Perspektive. Dazu haben wir vier wesentliche Leistungsaspekte identifiziert, aus denen sich unsere Ansprüche an Lieferanten ableiten: Qualität, Kosten, Technologie und Logistik. In Übereinstimmung mit unseren Grundsätzen sozialer Verantwortung werden diese Leistungsaspekte ergänzt um drei Verhaltensaspekte: Kommunikation, Engagement und Integrität.

Mit Hilfe aller sieben Kriterien können wir Geschäftsprozesse transparent beschreiben, erbrachte Leistungen vergleichen und Bewertungsergebnisse konstruktiv mit den Lieferanten diskutieren. Dies ist uns wichtig, weil ein erfolgreiches Lieferantennetzwerk, das von globaler und leistungsorientierter Kooperation geprägt ist, die Absicherung unserer Position auf dem Weltmarkt unterstützt.

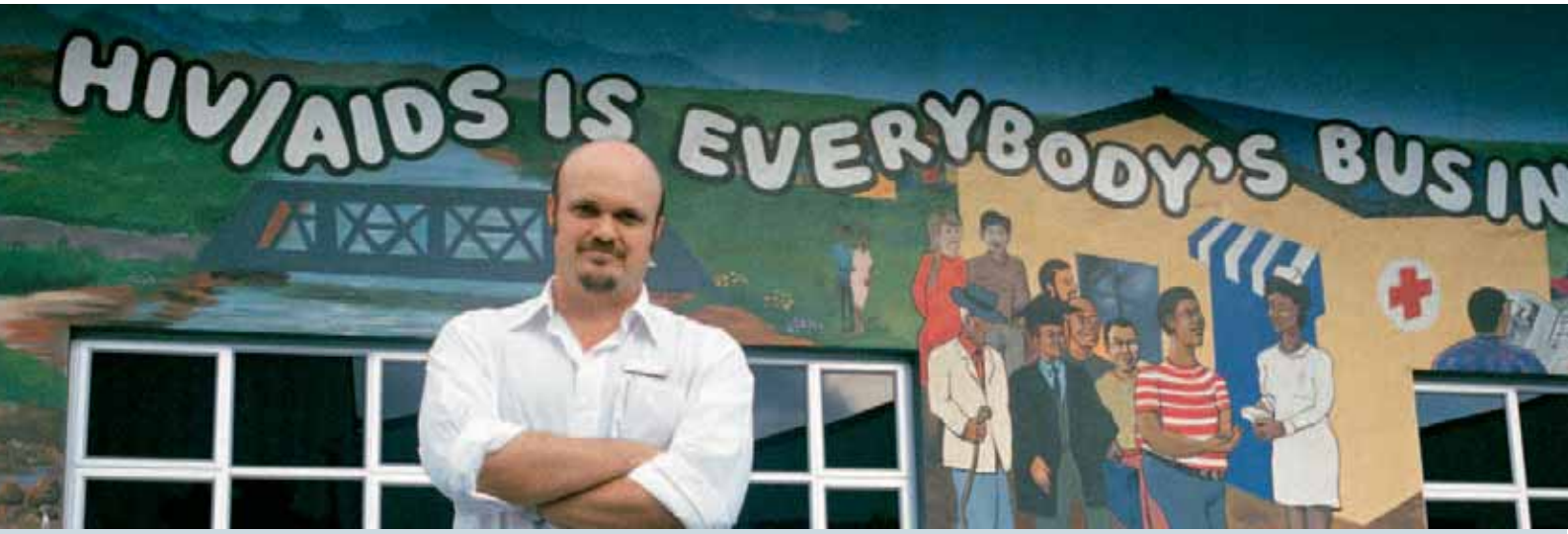
DaimlerChrysler Supplier Awards 2004. Von unseren Lieferanten erwarten wir im internationalen Vergleich höchste Leistungsbereitschaft und Leistungsfähigkeit. Für das Jahr 2004 haben wir zum zweiten Mal die DaimlerChrysler Supplier Awards verliehen. Damit honorieren wir herausragende Zulieferleistungen in den Kategorien Fahrgestell, Elektrik/Elektronik, Exterieur, Interieur, Antriebstrang, Rohstoffe/Rohbau, Logistik, allgemeine Güter und Dienstleistungen sowie produktionsnahe Güter und Dienstleistungen. Die Auszeichnungen erhielten die Firmen:
- Anchor Manufacturing Group, USA (Rohstoffe/Rohbau),
- BEHR, Deutschland (Interieur),
- Brose, Deutschland (Exterieur),
- EMC, USA (allgemeine Güter und Dienstleistungen),
- Exel, Großbritannien (Logistik),
- Federal-Mogul, USA (Antriebstrang),
- GROB-WERKE, Deutschland (produktionsnahe Güter und Dienstleistungen),
- NGK, Japan (Elektrik/Elektronik) und
- Trelleborg, Schweden (Fahrgestell).

Risikomanagement im Einkauf. Für unsere weltweiten Beschaffungsaktivitäten ist eine reibungslose Materialversorgung von herausragender Bedeutung. Aus diesem Grund haben wir bereits vor längerer Zeit Instrumente eingeführt, mit denen wir die finanzielle Situation unserer Zulieferer regelmäßig analysieren. In den vergangenen Jahren haben wir diese Systeme aufgrund des zunehmend schwieriger werdenden wirtschaftlichen Umfelds weiter ausgebaut. Diese Verbesserungen ermöglichen es uns, rechtzeitig geeignete Schritte einzuleiten, um einen kontinuierlichen Produktionsprozess in unseren Werken zu gewährleisten und somit die finanziellen Risiken für DaimlerChrysler erheblich zu verringern. Die möglichen Maßnahmen reichen von einer intensiveren Analyse und Durchsprache spezieller Finanzkennzahlen mit den Unternehmensleitungen unserer Lieferanten bis hin zu gemeinsam entwickelten neuen Finanzierungsplänen. Im Jahr 2004 befanden sich zahlreiche Lieferanten in einer angespannten wirtschaftlichen Situation. Durch die enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit konnten wir jedoch Produktionsausfälle aufgrund finanzieller Schwierigkeiten unserer Zulieferer vermeiden. Hierzu hat unser Risikomanagement einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Zudem verfügen wir dank unseres globalen Beschaffungsmanagements, der langfristigen Lieferkontrakte mit Schlüssellieferanten und der engen Zusammenarbeit mit bewährten Zulieferfirmen über ein breites Instrumentarium, um den Einfluss steigender Rohstoffpreise auf unsere Produktionskosten zu begrenzen.

Sozial verantwortliches Handeln. Im Rahmen unserer Einkaufsaktivitäten ist es uns wichtig, auch ethnischen Minderheiten und historisch benachteiligten Gesellschaftsgruppen Chancen auf den Weltmärkten zu eröffnen. So nimmt der für den weltweiten Einkauf verantwortliche Vorstand von DaimlerChrysler die Funktion des stellvertretenden Vorsitzenden im National Minority Supplier Development Council wahr. Diese Organisation unterstützt Unternehmen in den USA, die Minderheiten oder benachteiligten Gesellschaftsgruppen angehören. DaimlerChrysler hat im Jahr 2004 Güter und Dienstleistungen im Wert von mehr als € 3 Mrd. von solchen Unternehmen bezogen.

Außerdem engagiert sich DaimlerChrysler für die Initiative »Black Economic Empowerment« in Südafrika. Mit unserer Unterstützung gelang es, ein Joint Venture zwischen einem deutschen Mediendienstleister und einer südafrikanischen Druckerei zu vereinbaren. Im vierten Quartal 2004 organisierte DaimlerChrysler eine Delegationsreise nach Südafrika. Dabei trafen Zulieferer der Automobilindustrie in den USA, die ethnischen Minderheiten angehören, mit Unternehmern und Firmengründern aus der schwarzen Bevölkerung Südafrikas zusammen. Diese Formen der Begegnung werden die Wirtschaftskraft der südafrikanischen Zulieferindustrie stärken.



DaimlerChrysler in der Gesellschaft

DaimlerChrysler übernimmt gesellschaftliche Verantwortung | Soziale, kulturelle, ökologische und wissenschaftliche Projekte gefördert | Initiative gegen HIV/AIDS von Südafrika auf weitere Standorte ausgeweitet | Neue Verantwortungspartnerschaften von Politik, Gesellschaft und Wirtschaft geschlossen

Als Weltkonzern und Weltbürger (Corporate Citizen) Verantwortung übernehmen. Als globales Unternehmen ist DaimlerChrysler in allen Regionen der Welt tätig. Dabei verantworten wir unsere Aktivitäten nicht nur gegenüber unseren Aktionären, sondern auch gegenüber unseren Mitarbeitern und zahlreichen externen Partnern. Denn erfolgreich ist ein Unternehmen nur dann, wenn es sowohl auf dem »Markt der Produkte« als auch auf dem »Markt der Meinungen« bestehen kann. Überall da, wo wir leben und arbeiten, übernehmen DaimlerChrysler und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter soziale Verantwortung. Wir engagieren uns in vielen Projekten, um die Lebensbedingungen der Menschen nachhaltig zu verbessern.

Stabilität fördern, Globalisierung fair gestalten. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, die Rahmenbedingungen der Globalisierung fair zu gestalten. Wirtschaftlicher Wohlstand stabilisiert Gesellschaften, schwächt den Extremismus und ermöglicht den Dialog über Religions- und Kulturgrenzen hinweg. Zudem wirkt die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern als Stabilitätsfaktor in einer Gesellschaft. Nicht zuletzt übernehmen wir durch das Einhalten von Rechts- und Wertestandards eine Vorbildfunktion, insbesondere in Ländern, in denen diese Standards noch nicht vollständig verwirklicht sind. DaimlerChrysler hat daher von Beginn an die von Kofi Annan initiierte UN-Initiative »Global Compact« und deren Prinzipien, wie Achtung der Menschenrechte, Schaffung humaner Arbeitsbedingungen, Schutz der Umwelt und Kampf gegen Korruption, unterstützt. Diese Prinzipien sind in unseren »Grundsätzen zur sozialen Verantwortung« und dem »Integrity Code« verankert und gelten für alle Mitarbeiter weltweit.

Weltweites Engagement im Kampf gegen HIV/AIDS. DaimlerChrysler ist dem Wohl seiner Mitarbeiter verpflichtet und beweist dies auch in seinem Engagement gegen HIV/AIDS. In Südafrika haben wir Mitte der 90er Jahre ein als vorbildlich anerkanntes Arbeitsplatzprogramm eingeführt, das bis heute die kostenfreie medizinische Versorgung HIV-infizierter Mitarbeiter und ihrer Familien sichert. Aufklärung, Vorbeugung und Abbau der Ausgrenzung sind Bestandteile des Programms, mit dem wir inzwischen 30.000 Menschen in Südafrika erreichen. Die positiven Ergebnisse dieser Initiative bestärken uns darin, den Kampf gegen HIV/AIDS – auf regionale Gegebenheiten angepasst – auf weitere Konzerngesellschaften auszudehnen. Der Vorstandsvorsitzende von DaimlerChrysler, Herr Jürgen E. Schrempp, hat sich dem Kampf gegen HIV/AIDS persönlich verpflichtet. Er stand von 2002 bis 2004 der »Global Business Coalition on HIV/AIDS« vor.

Globaler Nachhaltigkeitsverbund. Auch im Bereich des Umweltschutzes versuchen wir, ökonomische und gesellschaftliche Ziele in Einklang zu bringen. Zur besseren Nutzung von Naturstoffen haben wir den »Globalen Nachhaltigkeitsverbund« etabliert. Das Projekt POEMA im brasilianischen Regenwald sucht nach Möglichkeiten, nachwachsende Rohstoffe in der Fahrzeugherstellung zu verwenden. In Freiberg (Sachsen) arbeiten wir an alternativen Antriebsenergien aus Biomasse. In Indien wird mit unserer Unterstützung die Jatropha-Pflanze als Lieferant für Biodiesel erforscht: gleichzeitig wirkt diese robuste Pflanze der weiteren Bodenerosion entgegen. Auf den Philippinen bereiten wir die Nutzung der dortigen Abaca-Faser als Glasfaser-Ersatz im Innen- und Außenbereich von Fahrzeugen vor. Mit dem »Globalen Nachhaltigkeitsverbund« schafft DaimlerChrysler attraktive

DaimlerChrysler engagiert sich für die Gesellschaft.

Soziale Verantwortung.

Clifford Panter ist leitender Werksarzt im südafrikanischen DaimlerChrysler-Werk in East London. Mitte der 90er Jahre haben wir dort ein umfassendes Programm für alle Mitarbeiter und ihre Familien im Kampf gegen HIV/AIDS gestartet, das erste Erfolge zeigt. Die Infektionsrate der Belegschaft ist deutlich gesunken, und die Zahl der Todesfälle hat sich mehr als halbiert: ein wegweisendes Gesundheitsprojekt!

Arbeitsplätze, schont die Umwelt, erhöht den Anteil nachwachsender Rohstoffe in der industriellen Fertigung und schützt die Ökosysteme.

Mobilität sicher gestalten. Die Kampagne MobileKids, die wir im Jahr 2001 gestartet haben, vermittelt Kindern zwischen acht und zwölf Jahren sinnvolle Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Die drei tragenden Säulen der Aktion sind TV-Spots mit internationalen Stars, die TV-Animationsserie »Die Nimbols« und der Internetauftritt www.mobilekids.net. Das Projekt haben wir auf Länder außerhalb Deutschlands ausgedehnt. DaimlerChrysler Thailand beispielsweise hat in Anlehnung an MobileKids eine lokale Verkehrsschule eingerichtet.

Soziales Engagement von Mitarbeitern. DaimlerChrysler fördert soziales Engagement an allen Standorten. In der NAFTA unterstützt der DaimlerChrysler Corporation Fund zahlreiche Wohltätigkeits- und Hilfsorganisationen auf den vier Handlungsfeldern lebendige Gemeinden, gesellschaftspolitisches Engagement, Ausbildungsförderung und freiwilliger Einsatz der Mitarbeiter. Im Jahr 2004 investierte der Fund US $ 250.000 in die Bodensanierung des Werks Toledo, in dem der Jeep® Liberty und der Jeep® Wrangler gebaut werden, sowie in die Gestaltung des nahe gelegenen und mit Fahrradwegen und Picknikplätzen ausgestatteten »Liberty Park«. Mitarbeiter engagieren sich zudem freiwillig in ihrer Freizeit. So renovierten mehr als 100 Mitarbeiter von Jefferson North, der Produktionsstätte des Jeep® Grand Cherokee, sowie der Mack-Motorenwerke zwei Wohnheime im Osten Detroits.

Transatlantischer Dialog. Als deutsch-amerikanisches Unternehmen pflegen wir den transatlantischen Dialog auf vielfältige Weise. So ist DaimlerChrysler einer der größten Förderer zur Restaurierung des »Hotel de Talleyrand« in Paris, in dem nach dem Zweiten Weltkrieg der Marshall-Plan ausgearbeitet wurde. Im Jahr 2004 hat die Initiative »The Bridge New York-Berlin«, ein Zusammenschluss mehrerer deutscher Unternehmen unter Führung von DaimlerChrysler, das kurz nach den Anschlägen vom 11. September 2001 gegebene Versprechen von Bundeskanzler Schröder erfüllt, insgesamt 1.000 Studenten aus New York in Deutschland zu beherbergen.

Ausbildungsnetzwerk fördert interkulturellen Austausch. Da sich Sprache, Kultur und Religion in fast allen Ländern unterscheiden, sehen wir es als unsere Verpflichtung an, den interkulturellen Dialog auch durch unsere geschäftlichen Aktivitäten zu fördern. DaimlerChrysler hat daher ein Ausbildungs- und Trainingsnetzwerk aufgebaut, das weltweiten Know-how-Transfer ermöglicht. Hierzu gehören Ausbildungsstätten in Kabul, Palästina und Taschkent sowie die Unterstützung junger Menschen, die sich keine Ausbildung leisten können. Weiterhin pflegen wir ausgezeichnete Partnerschaften mit zahlreichen chinesischen Universitäten. Bereits seit dem Jahr 1994 besteht eine Kooperation mit der Universität von Beida, eine der ältesten und international renommiertesten Universitäten Chinas.

Förderung des Dialogs der Kulturen. Mit dem Projekt Mondialogo fördert DaimlerChrysler seit dem Jahr 2003 in Partnerschaft mit der UNESCO den Dialog zwischen den Kulturen und wirbt unter jungen Menschen für Verständnis, Respekt und Akzeptanz. Im Projekt treffen junge Menschen auf Gleichaltrige aus anderen Erdteilen, tauschen sich aus und lösen Probleme gemeinsam. Der im Jahr 2004 durchgeführte »School Contest« entwickelte sich mit mehr als 24.000 Teilnehmern aus 126 Ländern zum größten dieser Art weltweit. Das Internetportal hat sich als Informations- und Dialogplattform rund um den interkulturellen Gedankenaustausch etabliert. Tausende von Online-Berichten und Verlinkungen mit anderen Portalen verweisen auf www.mondialogo.org.

Sofort- und Wiederaufbaumaßnahmen im Katastrophenfall. Zur Linderung der Leiden in den von der Flutkatastrophe am 26. Dezember 2004 in Asien betroffenen Gebieten hat DaimlerChrysler in kurzer Zeit Hilfen im Wert von € 2 Mio. bereitgestellt. Über die geleistete Soforthilfe hinaus gilt unser besonderes Augenmerk nachhaltig wirkenden Maßnahmen wie dem Wiederaufbau von Schulen oder Waisenhäusern. Die DaimlerChrysler Landesgesellschaften stellten darüber hinaus Fahrzeuge zur Verfügung, die für die Verteilung der Hilfsgüter dringend benötigt wurden. Die Spendenbereitschaft unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in aller Welt war ein Zeichen großer Solidarität mit den Opfern.

Viele drängende Probleme sind nur gemeinsam zu bewältigen. DaimlerChrysler beteiligt sich daher aktiv an der Schaffung neuer »Verantwortungspartnerschaften« von Politik, Gesellschaft und Unternehmen. Diese schaffen Vertrauen, bauen die Entfremdung ab und schlagen Brücken zwischen unterschiedlichen Kulturen und Wertesystemen.

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat befasste sich im Geschäftsjahr 2004 in sieben Sitzungen eingehend mit der wirtschaftlichen Lage und der strategischen Entwicklung des Unternehmens sowie seiner Geschäftsfelder. Ferner standen zahlreiche Einzelthemen auf der Tagesordnung, die mit dem Vorstand behandelt und erörtert wurden.

Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat in seinen Sitzungen regelmäßig und umfassend über die Lage des Unternehmens, vor allem über die Entwicklung der Geschäfts- und Finanzlage, über die Personalsituation sowie über Investitionsvorhaben und grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik und Strategie. Er unterrichtete weiterhin den Aufsichtsrat über die wichtigsten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen anhand monatlicher Berichte und legte ihm Angelegenheiten, die der Aufsichtsrat als zustimmungspflichtig bezeichnet hat, rechtzeitig zur Beschlussfassung vor. Über besondere Geschäftsvorgänge wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen umfassend in Kenntnis gesetzt. Ferner setzte der Vorstandsvorsitzende den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in regelmäßigen Einzelgesprächen über alle essentiellen Entwicklungen und anstehenden Entscheidungen in Kenntnis. Der Aufsichtsrat tagte zu mehreren Anlässen auch ohne den Vorstand.

In einem Umfeld, das im Jahre 2004 von einem verhaltenen Wachstum in den Märkten der Triade, einem gegenüber dem US-Dollar weiter an Wert gewinnenden Euro und steigenden Rohstoffpreisen geprägt war, befasste sich der Aufsichtsrat intensiv mit der Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder. Des Weiteren bildeten vor allem das Vorgehen in der Zusammenarbeit mit der Mitsubishi Motors Corporation (MMC), die Entwicklung zum Aufbau eines elektronischen Lkw-Mautsystems in Deutschland durch die Toll Collect GmbH sowie verschiedene Geschäftsvorhaben in China wiederholt diskutierte Themenschwerpunkte.

Themen der Aufsichtsratssitzungen im Jahr 2004. In der Aufsichtsratssitzung im Februar 2004 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem vom Abschlussprüfer bestätigten Jahresabschluss 2003 der DaimlerChrysler AG, dem Konzernabschluss 2003, dem Lagebericht der DaimlerChrysler AG, dem Konzernlagebericht 2003 und dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Intensiv erörterte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung die Situation bei MMC. Neben verschiedenen Vorstandsangelegenheiten war zudem die Diskussion über einen überarbeiteten Angebotsvorschlag an die Bundesregierung zur Einführung der elektronischen Lkw-Mauterhebung in Deutschland ein weiteres Thema. Darüber hinaus wurde die Genehmigung für den Verkauf der im Besitz der DaimlerChrysler Corporation befindlichen Beteiligungsgesellschaft New Venture Gear erteilt.

Im April 2004 fanden drei Aufsichtsratssitzungen statt: In einer Aufsichtsratssitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wurden verschiedene Aufsichtsrats- und Vorstandsangelegenheiten behandelt. In einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung in der zweiten April-Hälfte stand eine Entscheidung bezüglich eines weiteren finanziellen Engagements bei MMC im Vordergrund. Nach intensivem Meinungsaustausch mit dem Vorstand und innerhalb des Aufsichtsrats beschlossen Vorstand und Aufsichtsrat, an der von MMC geplanten Kapitalerhöhung nicht teilzunehmen, die laufenden Allianzprojekte aber so weit wie möglich fortzusetzen. In der Aufsichtsratssitzung Ende April waren dann neben der zwischenzeitlichen Entwicklung bei MMC und verschiedenen Vorstandsangelegenheiten ein Bericht über die Strategie von DaimlerChrysler Services, ein Lagebericht der Mercedes Car Group sowie die Beziehungen zur Hyundai Motor Company Gegenstand der Sitzung. Dabei wurde unter definierten Bedingungen einer Beendigung des Nutzfahrzeug-Joint-Ventures und des in diesem Zusammenhang bestehenden Nutzfahrzeugmotoren-Joint-Ventures mit der Hyundai Motor Company sowie dem Verkauf der Anteile an dieser Gesellschaft im Grundsatz zugestimmt.

Einen Schwerpunkt der Sitzung im Juli bildete der Halbjahresbericht. In diesem Zusammenhang wurden auch Geschäftsverlauf, Struktur und Strategie des Geschäftsfeldes Nutzfahrzeuge eingehend dargestellt und diskutiert. Ein weiterer Gegenstand der Sitzung waren Informationen zur Beauftragung der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der Abschlussprüfung und die dabei vom Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer vereinbarten Prüfungsschwerpunkte. Zusätzlich erörterte der Aufsichtsrat verschiedene Investitionsvorhaben des Konzerns in China. Darüber hinaus wurden Beschlüsse zu Verhandlungen über einen Mehrheitserwerb an der Netherlands Car B.V. sowie Transaktionen im Zusammenhang mit der Brennstoffzellen-Allianz innerhalb der Ballard Power Systems gefasst. Auch in der Sitzung im Juli wurden verschiedene Vorstandsangelegenheiten behandelt.

In der Aufsichtsratssitzung im September stand die Entwicklung der Chrysler Group im Zentrum der Beratungen. Der Aufsichtsrat ließ sich zudem über Projektfortschritte zur Einführung des elektronischen Lkw-Mautsystems in Deutschland sowie über die Arbeit des Executive Automotive Committee informieren.

Im Dezember standen die Behandlung der Operativen Planung 2005–2007 sowie die Genehmigung eines Finanzierungsrahmens für das Geschäftsjahr 2005 im Mittelpunkt der Diskussion. In diesem Zusammenhang berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat auch umfassend über das Risikoüberwachungssystem der Gesellschaft und dessen Ergebnisse. Zusätzlich ließ sich der Aufsichtsrat über den Aufbau verschiedener Joint Ventures in China unterrichten und genehmigte einzelne Projekte in diesem Zusammenhang. Weitere Tagesordnungspunkte waren ein Bericht über die Arbeit des weltweiten Einkaufs und die Beratung über ein verändertes Verfahren zur Veröffentlichung der Jahresergebnisse.

Corporate Governance. Ebenfalls in der Dezember-Sitzung wurden eine Reihe von Corporate-Governance-Themen behandelt. In diesem Zusammenhang wurde die Entsprechenserklärung 2004 gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 21. Mai 2003 verabschiedet. Im Anschluss wurde intensiv über die Ergebnisse der in 2004 durchgeführten Effizienzprüfung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse diskutiert.

Im Zuge der Entscheidungen über ein weiteres finanzielles Engagement bei der Mitsubishi Motors Corporation sowie bei verschiedenen Beratungen über Vorstandsangelegenheiten tagte der Aufsichtsrat zeitweise ohne den Vorstand.

Mögliche Interessenkonflikte im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Verkauf der New Venture Gear sowie der Beteiligung an Toll Collect aufgrund weiterer Mandate von einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern wurden dadurch vermieden, dass die betreffenden Aufsichtsräte dies gegenüber dem Gesamtgremium offen legten und sich an der jeweiligen Behandlung nicht beteiligten.

Bericht aus den Ausschüssen. Der Präsidialausschuss ist im abgelaufenen Geschäftsjahr zu sechs Sitzungen zusammengetreten und befasste sich intensiv mit verschiedenen Vorstandsangelegenheiten. Einen weiteren Themenschwerpunkt bildeten die Beratungen über die Einführung einer neuen aktienorientierten Vergütungskomponente für den Vorstand, deren Struktur und Systematik mit dem Aufsichtsrat diskutiert und schließlich der Hauptversammlung im April 2004 in Grundzügen vorgestellt wurden. Darüber hinaus bereitete der Ausschuss die Sitzungen des Plenums vor, befasste sich mit Fragen der Corporate Governance und begleitete die am Ende des Jahres durchgeführte Effizienzprüfung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse.

Der Prüfungsausschuss tagte im Jahr 2004 sechsmal. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht des Ausschusses zu entnehmen. Der gemäß dem Mitbestimmungsgesetz gebildete Vermittlungsausschuss musste im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht tätig werden. Der Aufsichtsrat wurde über die Arbeit und insbesondere die Entscheidungen der Ausschüsse laufend informiert.

Personalia des Aufsichtsrats. Im April 2004 stimmte die Hauptversammlung dem Vorschlag zu, die bisherigen Anteilseigner im Aufsichtsrat erneut zu bestellen. Dabei wurden die Mitglieder gemäß einer Anregung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom Aufsichtsrat für unterschiedliche Amtsperioden vorgeschlagen. Die Hauptversammlung hat die vorgeschlagenen Amtsperioden von fünf Jahren für die Herren Earl G. Graves, Victor Halberstadt, Peter A. Magowan, William A. Owens, Manfred Schneider, Bernhard Walter, Lynton R. Wilson und Mark Wössner bestätigt. Herr Hilmar Kopper wurde antragsgemäß für weitere drei Jahre, Herr Robert J. Lanigan für weitere zwei Jahre als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat gewählt. Der Aufsichtsrat hat im Anschluss der Wahl von Herrn Hilmar Kopper zum Aufsichtsratsvorsitzenden, der Wahl von Herrn Manfred Schneider zum Mitglied des Vermittlungsausschusses und des Präsidialausschusses sowie der Wahl der Herren Hilmar Kopper und Bernhard Walter zu Mitgliedern des Prüfungsausschusses als Vertreter der Anteilseigner zugestimmt. Auf Beschluss des Prüfungsausschusses übernahm Herr Bernhard Walter im Anschluss die Funktion als Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Personalia des Vorstands. Im Verlauf des Jahres hat der Aufsichtsrat über verschiedene Vorstandsangelegenheiten entschieden. So wurde Anfang des Jahres beschlossen, dass Herr Bodo Uebber mit Wirkung vom 16. Dezember 2004, dann als ordentliches Vorstandsmitglied, zusätzlich zu seiner Verantwortung für das Ressort DaimlerChrysler Services die Leitung des

Ressorts Finanzen & Controlling übernimmt. Herr Thomas W. LaSorda wurde als Nachfolger von Herrn Wolfgang Bernhard zum stellvertretenden Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG mit Verantwortung für das Ressort Chief Operating Officer Chrysler Group mit Wirkung vom 1. Mai 2004 für die Dauer von drei Jahren bestellt. Herr Thomas Weber, verantwortlich für das Ressort Forschung und Technologie, erhielt mit Wirkung vom 1. Mai 2004, dann als ordentliches Vorstandsmitglied, die zusätzliche Verantwortung für die Pkw-Entwicklung der Mercedes Car Group.

Am 7. April 2004 stimmte der Aufsichtsrat im Anschluss an die Hauptversammlung der Wiederbestellung von Herrn Jürgen E. Schrempp zum Vorstandsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG mit Wirkung vom 7. April 2005 für die Dauer von weiteren drei Jahren zu.

Das ursprüngliche Vorhaben, Herrn Wolfgang Bernhard die Verantwortung für das Ressort Mercedes Car Group zu übertragen – ab 1. Mai 2004 gemeinsam mit Herrn Jürgen Hubbert und zum 1. August 2004 in alleiniger Verantwortung –, revidierte der Aufsichtsrat Ende April und bat Herrn Jürgen Hubbert, bis auf weiteres das Ressort zu leiten. Im Juli stimmte der Aufsichtsrat dann dem vorzeitigen Ausscheiden von Herrn Wolfgang Bernhard aus dem Vorstand der DaimlerChrysler AG im beiderseitigen Einvernehmen mit Wirkung zum 29. Juli 2004 zu. Es wurde zudem entschieden, mit Wirkung vom 1. Oktober 2004 Herrn Eckhard Cordes die Leitung des Ressorts Mercedes Car Group und Herrn Jürgen Hubbert die Verantwortung für das Executive Automotive Committee zu übertragen. Gleichzeitig wurde Herr Andreas Renschler als ordentliches Mitglied mit Wirkung vom 1. Oktober 2004 für die Dauer von drei Jahren neu in den Vorstand bestellt, verantwortlich für das Ressort Nutzfahrzeuge.

Herr Manfred Gentz, bisher zuständig für das Ressort Finanzen & Controlling, schied mit Ablauf seiner Bestellung zum 15. Dezember 2004 aus dem Vorstand der DaimlerChrysler AG aus.

Am 22. Februar 2005 stimmte der Aufsichtsrat der Wiederbestellung von Herrn Thomas Weber mit Wirkung vom 1. Januar 2006 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zu. Der Verantwortungsbereich von Herrn Thomas Weber bleibt unverändert.

Prüfung des Jahresabschlusses 2004. Der Jahresabschluss 2004 der DaimlerChrysler AG und der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach US-GAAP aufgestellten und um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen gemäß § 292a HGB ergänzten Konzernabschluss. Der vorliegende US-GAAP-Konzernabschluss befreit gemäß § 292a HGB von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht.

Die Abschlussunterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Sie wurden vom Prüfungsausschuss und vom Aufsichtsrat eingehend geprüft und im Beisein des Abschlussprüfers erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abschlussprüfers angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung festgestellt, dass Einwendungen nicht zu erheben sind. Der Aufsichtsrat billigt die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Schließlich hat der Aufsichtsrat auch den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands geprüft und sich diesem Vorschlag angeschlossen.

Dank. Der Aufsichtsrat dankt der Unternehmensleitung, den ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands und insbesondere allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im DaimlerChrysler-Konzern für ihren hohen persönlichen Einsatz und ihre Leistung im Geschäftsjahr 2004.

Stuttgart-Möhringen, im Februar 2005
Der Aufsichtsrat

Hilmar Kopper
Vorsitzender

Mitglieder des Aufsichtsrats

Hilmar Kopper
Frankfurt/Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DaimlerChrysler AG
Vorsitzender

Erich Klemm [1]
Sindelfingen
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
im DaimlerChrysler-Konzern,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DaimlerChrysler AG
Stellvertretender Vorsitzender

Prof. Dr. Heinrich Flegel [1]
Stuttgart
Leiter Forschung Produktion und
Werkstoffe, DaimlerChrysler AG,
Vorsitzender des
Konzernsprecherausschusses im
DaimlerChrysler-Konzern

Nate Gooden [1]
Detroit
Vice President of the International
Union, United Automobile, Aerospace
and Agricultural Implement Workers
of America (UAW)

Earl G. Graves
New York
Herausgeber, Black Enterprise
Magazine

Prof. Victor Halberstadt
Amsterdam
Professor für Finanzwirtschaft,
Universität Leiden, Niederlande

Dr. Thomas Klebe [1]
Frankfurt/Main
Leiter des Funktionsbereichs Betriebs-
und Mitbestimmungspolitik, IG Metall

Jürgen Langer [1]
Frankfurt/Main
Betriebsratsvorsitzender der
Niederlassung Frankfurt/Offenbach,
DaimlerChrysler AG

Robert J. Lanigan
Toledo
Chairman Emeritus of Owens-Illinois,
Inc.; Founding Partner, Palladium Equity
Partners

Helmut Lense [1]
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Untertürkheim
der DaimlerChrysler AG

Peter A. Magowan
San Francisco
President of San Francisco Giants

William A. Owens
Kirkland
President and Chief Executive Officer
of Nortel Networks Corporation

Gerd Rheude [1]
Wörth
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Wörth
der DaimlerChrysler AG

Udo Richter [1]
Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Bremen
der DaimlerChrysler AG

Wolf Jürgen Röder [1]
Frankfurt/Main
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
der IG Metall

Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Bayer AG

Stefan Schwaab [1]
Gaggenau
Stellvertretender Vorsitzender
des Konzernbetriebsrats
im DaimlerChrysler-Konzern und
des Gesamtbetriebsrats
der DaimlerChrysler AG,
Stellvertretender Vorsitzender des
Betriebsrats des Werkes Gaggenau
der DaimlerChrysler AG

Bernhard Walter
Frankfurt/Main
Ehemaliger Vorstandssprecher
der Dresdner Bank AG

Lynton R. Wilson
Toronto
Chairman of the Board of CAE Inc.;
Chairman of the Board of Nortel
Networks Corporation

Dr.- Ing. Mark Wössner
München
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender
und Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Bertelsmann AG

Ausschüsse des Aufsichtsrats:
Ausschuss nach
§ 31 Abs. 3 MitbestG
Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Dr. Thomas Klebe

Präsidialausschuss
Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Dr. Thomas Klebe

Prüfungsausschuss
Bernhard Walter (Vorsitzender)
Hilmar Kopper
Erich Klemm
Stefan Schwaab

1 Vertreter der Arbeitnehmer

Bericht des Prüfungsausschusses

Der Prüfungsausschuss tagte im Jahr 2004 sechsmal und beriet nach Diskussion mit dem anwesenden Abschlussprüfer ausführlich den Jahresabschluss 2003, den Konzernabschluss 2003 einschließlich des Jahresberichts gemäß Form 20-F, den Halbjahresabschluss 2004 sowie die Zwischenberichte zum ersten und dritten Quartal 2004.

Der Prüfungsausschuss überprüfte fortlaufend die Eignung, die Qualifikation und die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Während des Geschäftsjahres überwachte der Prüfungsausschuss in diesem Zusammenhang die Einhaltung der Grundsätze zur Genehmigung von Dienstleistungen des Abschlussprüfers. Nach entsprechendem Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, mit der Abschlussprüfung, vereinbarte das Honorar des Abschlussprüfers und legte die Prüfungsschwerpunkte des Geschäftsjahres 2004 fest.

Ebenso beschäftigte sich der Ausschuss mit dem Risikoüberwachungssystem der Gesellschaft sowie den Berichten und Programmen der internen Revision.

Außerdem befasste sich der Prüfungsausschuss regelmäßig mit Beschwerden und Beanstandungen hinsichtlich der Rechnungslegung, der internen Kontrollsysteme und der Abschlussprüfung, die sich aus der vertraulichen und auf Wunsch anonymen Entgegennahme von Mitteilungen von DaimlerChrysler-Mitarbeitern ergaben. Bei dieser Arbeit wurde der Prüfungsausschuss durch das von ihm beaufsichtigte Business Practices Office informiert und unterstützt. Der Prüfungsausschuss ließ sich außerdem kontinuierlich über die Umsetzung der Vorschriften des Sarbanes Oxley Acts berichten. In diesem Zusammenhang ließ sich der Prüfungsausschuss, unter anderem in einer gesonderten Sitzung Ende September, aber auch regelmäßig schriftlich über Anfragen und Untersuchungen der amerikanischen Börsenaufsicht SEC und die dazu im Unternehmen laufenden Recherchen berichten; er unterstützte die Kooperation mit der SEC.

Der Prüfungsausschuss beschäftigte sich im Jahr 2004 darüber hinaus mit neuen Rechnungslegungsgrundsätzen und deren Auslegung sowie dem Stand der internen Umsetzung zur Einführung der International Financial Reporting Standards. Außerdem führte der Ausschuss eine spezifische Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch.

Im Februar 2005 hat der Prüfungsausschuss im Beisein des Abschlussprüfers die Abschlussunterlagen und den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers eingehend geprüft und dem Aufsichtsrat die Billigung der aufgestellten Abschlüsse empfohlen.

Stuttgart-Möhringen, im Februar 2005
Der Prüfungsausschuss

Bernhard Walter
Vorsitzender

Corporate Governance bei DaimlerChrysler

Fragen der Unternehmensführung und Unternehmenskontrolle werden unter dem Stichwort Corporate Governance in breiten Teilen der Öffentlichkeit diskutiert. DaimlerChrysler begrüßt die verschiedenen Initiativen zur Verbesserung der Corporate Governance. Viele der daraus entstandenen Grundsätze und Empfehlungen werden bereits seit längerem in unserem Unternehmen praktiziert.

Gerade weil DaimlerChrysler ein Unternehmen ist, das seine Wurzeln sowohl in Deutschland als auch in den USA hat, ist es ein Anliegen von Vorstand und Aufsichtsrat, das Corporate-Governance-System von DaimlerChrysler international auszurichten und transparent zu machen. Diesem Zweck dienen auch die Ausführungen auf den folgenden Seiten. Weitere Informationen zur Corporate Governance von DaimlerChrysler stehen im Internet unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d zur Verfügung.

Rahmenbedingungen. DaimlerChrysler ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland. Der Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance ergibt sich somit aus dem deutschen Recht, insbesondere dem Aktien-, dem Mitbestimmungs- und dem Kapitalmarktrecht, sowie der Satzung der DaimlerChrysler AG.

Da die Aktien der DaimlerChrysler AG auch an ausländischen Börsen, insbesondere an der New York Stock Exchange, notiert sind, müssen wir die an diesen Börsen geltenden Kapitalmarktgesetze und Zulassungsregeln ebenfalls beachten. Einen besonderen Einfluss hat hier das Sarbanes-Oxley-Gesetz der USA. In diesem Zusammenhang setzen wir uns für die Übereinstimmung beziehungsweise Angleichung der internationalen börsenrechtlichen Vorschriften ein.

Eine Beschreibung der Unterschiede zwischen den Corporate Governance Grundsätzen bei DaimlerChrysler und den Corporate Governance Regelungen, die nach den Listing Standards der New York Stock Exchange für US-Gesellschaften gelten, kann im Internet unter www. daimlerchrysler.com/corpgov_d eingesehen werden.

Die Gesellschaftsorgane der DaimlerChrysler AG

Aktionäre und Hauptversammlung. Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie der DaimlerChrysler AG gewährt eine Stimme. Aktien mit Mehrfachstimmrechten oder Vorzugsstimmrechten sowie Höchststimmrechte bestehen nicht.

Der Hauptversammlung sind verschiedene wichtige Entscheidungen vorbehalten. Dazu zählen unter anderem die Entscheidung über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Wahl des Abschlussprüfers und die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern. Darüber hinaus entscheidet die Hauptversammlung über Satzungsänderungen, Kapitalmaßnahmen und die Zustimmung zu bestimmten Unternehmensverträgen. Der Einfluss der Hauptversammlung auf die Leitung des Unternehmens ist rechtlich jedoch begrenzt. Über Fragen der Geschäftsführung kann die Hauptversammlung grundsätzlich nur entscheiden, wenn der Vorstand dies verlangt.

Trennung von Unternehmensleitung und Überwachung. Der DaimlerChrysler AG ist durch das deutsche Gesellschaftsrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben, das durch eine strikte personelle Trennung zwischen Leitungs- und Überwachungsorgan (Two-tier-Board) gekennzeichnet ist. Danach leitet der Vorstand das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand bestellt, überwacht und berät. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig.

Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinsam die Verantwortung für die Unternehmensleitung. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit des Vorstands.

Der Aufsichtsrat ist in Entscheidungen von grundlegender Bedeutung eingebunden. Die Arbeit im Aufsichtsrat wird vom Aufsichtsratsvorsitzenden koordiniert. Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus Vertretern, die von den deutschen Arbeitnehmern gewählt werden. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind dabei gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Aufsichtsrat. Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz umfasst der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG 20 Mitglieder. Der Aufsichtsrat hat mit dem Präsidial-, dem Prüfungs- und dem Vermittlungsausschuss drei Ausschüsse gebildet.

Der Präsidialausschuss ist insbesondere für die vertraglichen Angelegenheiten des Vorstands verantwortlich und legt dessen Vergütung fest. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements. Er diskutiert die Effektivität der internen Kontrollsysteme und lässt sich regelmäßig über die Arbeit der internen Revision berichten. Er erörtert zudem die Zwischenabschlüsse sowie den Konzern- und Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG. Der Ausschuss gibt Empfehlungen für die Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Prüfungsausschuss lässt sich von den Abschlussprüfern über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über Meinungsverschiedenheiten mit dem Vorstand berichten. Darüber hinaus gibt der Prüfungsausschuss Empfehlungen an den Aufsichtsrat, u.a. über die Gewinnverwendung und zu Kapitalmaßnahmen. Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die DaimlerChrysler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen, jedoch nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

Der Vermittlungsausschuss ist ausschließlich zur Wahrnehmung der in § 31 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz genannten Aufgaben gebildet. Danach ist es seine Aufgabe, Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu machen, wenn ein vorangegangener Vorschlag zur Bestellung nicht die gesetzlich notwendige Mehrheit gefunden hat.

Vorstand. Der Vorstand der DaimlerChrysler AG umfasste zum 31. Dezember 2004 elf Mitglieder. Die Geschäftsordnung legt die Verantwortungsbereiche des gesamten Vorstands, des Vorsitzenden und der einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Die Verantwortungsbereiche der einzelnen Vorstandsmitglieder sind auf den Seiten 10 und 11 dieses Geschäftsberichts dargestellt. Die Führungsstruktur des Vorstands spiegelt die globale Ausrichtung des Unternehmens und dessen Konzentration auf das Fahrzeuggeschäft wider und ermöglicht gleichzeitig eine starke Fokussierung auf Märkte und Kunden.

Executive Automotive Committee. Als Ausschuss des Vorstands wurde das Executive Automotive Committee (EAC) eingerichtet. Aufgabe des EAC ist es, alle geschäftsfeldübergreifenden, automobilbezogenen Themenstellungen zu koordinieren und Potenziale zur Steigerung der Effizienz aufzuzeigen. Das EAC bereitet die Entscheidungen des Vorstands vor und unterrichtet den Vorstand laufend über seine Aktivitäten (vgl. S. 19).

Chairman's Council. Das Chairman's Council, ein aus zehn international erfahrenen Vertretern aus Politik und Wirtschaft bestehendes Gremium, wird vom Vorstandsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG geleitet. Ziel dieses Gremiums ist es, den Vorstand insbesondere in Fragen der globalen Geschäftsstrategie zu beraten. Das Chairman's Council kombiniert Elemente der US-amerikanischen und der deutschen Corporate Governance.

Grundsätze unseres Handelns

Transparenz. DaimlerChrysler unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage sowie über wesentliche geschäftliche Veränderungen des Unternehmens.

Dabei werden die Informationen nach dem Prinzip des »fair disclosure« veröffentlicht. So stellt die DaimlerChrysler AG sämtliche neuen Tatsachen, die Finanzanalysten und institutionellen Investoren mitgeteilt werden, grundsätzlich allen Aktionären und auch der interessierten Öffentlichkeit zeitgleich zur Verfügung. Werden Informationen im Ausland aufgrund der jeweiligen kapitalmarktrechtlichen Vorschriften veröffentlicht, stellen wir diese auch im Inland in der Originalfassung oder zumindest in englischer Sprache unverzüglich zur Verfügung. Um eine zeitnahe Information sicherzustellen, nutzt DaimlerChrysler das Internet und zusätzlich

andere Kommunikationswege. In einem Finanzkalender werden alle Termine wesentlicher Veröffentlichungen (z. B. Geschäftsbericht, Zwischenberichte oder Hauptversammlung) frühzeitig veröffentlicht. Der Finanzkalender ist auf der hinteren Umschlagseite dieses Geschäftsberichtes abgedruckt und im Internet abrufbar unter www.daimlerchrysler.com/ir/termine.

Insidertatsachen, die die Gesellschaft unmittelbar betreffen, veröffentlicht DaimlerChrysler unverzüglich, auch außerhalb der regelmäßigen Berichterstattung, nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen (Ad-hoc-Publizität).

Ebenso veröffentlicht DaimlerChrysler entsprechend den gesetzlichen Vorschriften unverzüglich nach Eingang der Meldung, dass jemand durch Erwerb, Veräußerung oder auf sonstige Weise fünf, zehn, 25, 50 oder 75 % der Stimmrechte an der DaimlerChrysler AG erreicht, über- oder unterschreitet.

Wertpapiergeschäfte von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats sowie von bestimmten Führungskräften, die regelmäßig Zugang zu Insiderinformationen haben und zu wesentlichen unternehmerischen Entscheidungen befugt sind (sowie ihnen nach Maßgabe des Wertpapierhandelsgesetz nahe stehende Personen), veröffentlicht DaimlerChrysler nach den Bestimmungen des Wertpapierhandelsgesetzes unverzüglich, nachdem diese dem Unternehmen mitgeteilt wurden (directors dealings). Entsprechende Angaben werden auch im Anhang zum Konzernabschluss gemacht (vgl. Anmerkung 38). Sie sind entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen zudem im Internet unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d abrufbar.

Integrity Code definiert weltweite Verhaltensstandards. Der Integrity Code ist eine bereits seit 1999 bestehende und im Jahr 2003 überarbeitete Verhaltensrichtlinie, die einen verbindlichen Handlungsrahmen für sämtliche Mitarbeiter weltweit darstellt, auf die regelmäßig hingewiesen wird und deren Einhaltung durch die interne Revision geprüft wird. Sie definiert unter anderem das Verhalten im internationalen Geschäftsverkehr und im Fall auftretender Interessenkonflikte, Fragen der Gleichbehandlung, die Ächtung von Korruption, die Rolle der internen Kontrollsysteme sowie den Anspruch auf Einhaltung gesetzlicher Normen und sonstiger interner und externer Regelungen.

Code of Ethics. Im Juli 2003 hat der Aufsichtsrat für die DaimlerChrysler AG einen »Code of Ethics« verabschiedet. Dieser Kodex richtet sich an die Mitglieder des Vorstands und eine größere Anzahl anderer Führungskräfte, die auf Planung und Berichterstattung im Rahmen der Jahres- und Quartalsabschlüsse wesentlichen Einfluss haben. Die darin enthaltenen Vorschriften sind darauf ausgerichtet, Fehlverhalten der angesprochenen Personen zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine vollständige, angemessene, genaue, zeitgerechte und verständliche Veröffentlichung von Unternehmensinformationen zu fördern. Der Wortlaut des Code of Ethics steht im Internet unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d zur Verfügung.

Das Risikomanagement im Konzern. DaimlerChrysler verfügt über ein Risiko-Management-System, das der globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird (vgl. S.38 ff.). Das Risiko-Management-System ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält regelmäßig Kontakt mit dem Vorstand, um mit ihm neben der Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Die interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und Unternehmensstandards durch zielgerichtete Prüfungen und initiiert bei Bedarf entsprechende Maßnahmen.

Angewendete Rechnungslegungsgrundsätze. Die Rechnungslegung des DaimlerChrysler-Konzerns erfolgt nach den Grundsätzen der United States Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP). Nähere Erläuterungen zu US-GAAP sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichts dargestellt (vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs).

Der Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG, also der Konzernmuttergesellschaft, wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht fasst die Grundsätze zusammen, die für die Festlegung der Vergütung des Vorstands der DaimlerChrysler AG angewendet werden, und erläutert Höhe und Struktur der Vorstandseinkommen.

Darüber hinaus werden die Grundsätze und die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats beschrieben sowie Angaben zum Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat gemacht.

Vergütung des Vorstands

Zuständigkeit. Die Festlegung von Struktur und Höhe der Vergütung des Vorstands der DaimlerChrysler AG ist vom Aufsichtsrat an den Präsidialausschuss delegiert (vgl. S. 88). Die dabei zur Anwendung kommenden Grundsätze hat der Aufsichtsrat in einer Geschäftsordnung für den Präsidialausschuss festgelegt. Auf Vorschlag des Ausschusses berät der Aufsichtsrat zudem über die Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand und überprüft diese regelmäßig.

Zielsetzung. Zielsetzung des Vergütungssystems für den Vorstand ist, die Vorstandsmitglieder im internationalen Vergleich gemäß ihres Tätigkeits- und Verantwortungsbereichs angemessen zu vergüten und dabei durch eine hohe Variabilität die gemeinsame und persönliche Leistung des Vorstands sowie den Unternehmenserfolg deutlich und unmittelbar zu berücksichtigen.

Dazu weist das Vergütungssystem im Einzelnen ein Basisgehalt, einen Jahresbonus sowie eine aktienorientierte Vergütung auf, die letztmalig im Geschäftsjahr 2004 in Form eines Drei-Jahres-Leistungsplans als »Medium Term Incentive« und eines Stock Options Plans als »Long Term Incentive« gewährt wurde. Ab dem Geschäftsjahr 2005 wird die variable Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter neu ausgerichtet (vgl. Anmerkung 38 des Konzernanhangs).

Um die Wettbewerbsfähigkeit und Angemessenheit der Vorstandsvergütung sicherzustellen, werden deren Struktur, die einzelnen Komponenten und die Gesamtvergütung jedes Jahr mit Bezug auf eine Gruppe vergleichbarer Unternehmen aus den USA und Europa überprüft. Dazu nimmt der Präsidialausschuss regelmäßig auch externe Beratung in Anspruch.

Struktur der Vorstandsvergütung. Die Vergütung des Vorstands setzte sich im Jahr 2004 aus den vier, im folgenden dargestellten Komponenten zusammen:

- Das fixe **Basisgehalt**, ausbezahlt in zwölf Monatsraten, orientiert sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds. Die Folge sind differenzierte Basisgehälter je Ressort unter Berücksichtigung der damit verbundenen strategischen und operativen Verantwortung.

- Der **Jahresbonus** ist eine variable Barvergütung, deren Höhe sich unter Bezug auf das Basisgehalt in erster Linie an der Zielerreichung des geplanten Operating Profit der DaimlerChrysler AG orientiert. Zusätzlich können weitere Ziele wie zum Beispiel die Entwicklung des Total Shareholder Return berücksichtigt werden. Darüber hinaus hat der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats die Möglichkeit, die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds, die sich nicht unmittelbar in der Performance des Gesamtunternehmens widerspiegelt, bei der Höhe des Jahresbonus mit einem bis zu 25%igen Zu- oder Abschlag zu berücksichtigen. Die Zielwerte für den Operating Profit werden jährlich im voraus auf der Basis der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung festgelegt.

Die aktienorientierte Vergütung basierte im Jahr 2004 letztmalig auf zwei Komponenten, dem Medium Term Incentive und dem Stock Option Plan.

- Grundgedanke des **Medium Term Incentive** (MTI) ist es, in einer Drei-Jahres-Betrachtung die mittelfristige Unternehmensentwicklung in der Vergütung abzubilden. Der MTI wird durch zwei Vergleichsparameter bestimmt: Zum einen ist dies die relative Positionierung der Umsatzrendite im Vergleich zu ausgewählten Wettbewerbern. Dies sind derzeit BMW, Ford, GM, Honda, Toyota und VW. Zum anderen ist dies die erzielte

Kapitalrendite im Vergleich zum Zielwert der verabschiedeten Planung. Darüber hinaus ist der MTI abhängig von der Entwicklung des Aktienkurses. Dies wird dadurch erreicht, dass die Vergütung jeweils durch Zuteilung von virtuellen Aktien erfolgt. Für diese virtuellen Aktien wird während der Laufzeit des Plans ein Dividendenäquivalent gezahlt. Am Ende des Drei-Jahres-Zeitraums wird die Anzahl der virtuellen Aktien anhand der oben beschriebenen Parameter ermittelt. Multipliziert mit dem dann gültigen Aktienkurs, errechnet sich daraus der Auszahlungsbetrag.

– Der DaimlerChrysler **Stock Option Plan** ist eine Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung. Die im Rahmen dieses Plans gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je DaimlerChrysler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der DaimlerChrysler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags. Für die ab dem Geschäftsjahr 2004 gewährte langfristige variable Vergütung kann der Präsidialausschuss bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten.

Bei Zuteilung der aktienorientierten Vergütung wird eine nachträgliche Änderung der festgelegten Erfolgsziele oder Vergleichsparameter ausdrücklich ausgeschlossen. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung befinden sich in Anmerkung 24 des Konzernanhangs.

Richtlinien für den Aktienbesitz. In Ergänzung zu diesen vier Komponenten der Vorstandsvergütung hat der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«) verabschiedet, nach der die Vorstandsmitglieder gehalten sind, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von DaimlerChrysler-Aktien einzusetzen und diese Aktien während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten.

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2004. Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der DaimlerChrysler AG berechnen sich aus der Summe aller zufließenden Vergütungen in bar und in geldwerten Vorteilen aus Sachbezügen. Diese Gesamtbezüge betrugen im Jahr 2004 für den Vorstand der DaimlerChrysler AG € 31,6 Mio. Davon entfielen € 11,8 Mio. auf fixe und € 19,8 Mio. auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene Vergütungskomponenten. Diese Angaben beziehen sich auf die zum Jahresende aktiven Mitglieder sowie zeitanteilig auf die im Geschäftsjahr ausgeschiedenen Mitglieder des Vorstands.

Dem Vorstand wurden im Jahr 2004 aus dem von der Hauptversammlung im Jahr 2000 genehmigten Optionsplan letztmalig insgesamt 1,265 Mio. Stock Options als langfristige Vergütungskomponente sowie 395.000 Performance Based Awards auf Basis des Medium Term Incentive gewährt.

Der so genannte Fair Value der im Jahr 2004 zugeteilten Stock Options bzw. der Performance Based Awards betrug am Tage der Zuteilung € 7,85 je Option bzw. € 36,31 je Performance Based Award. Ob, wann und in welcher Höhe die zugeteilten Stock Options bzw. Performance Based Awards zu einer Auszahlung führen, hängt von der zukünftigen Aktienkurs- und Dividendenentwicklung sowie vom Erreichen der festgelegten Ziele ab. Bis auf den im Jahr 2003 gewährten Stock Option Plan (Wartefrist jedoch noch nicht abgelaufen), waren zum 31.Dezember 2004 die Ausübungskurse der Optionen nicht erreicht, d.h. für die Planteilnehmer bestand keine Ausübungsmöglichkeit. Weitere Informationen zur Vorstandsvergütung befinden sich in Anmerkung 38 des Konzernanhangs.

Neue aktienorientierte Vergütung ab dem Geschäftsjahr 2005. Grundlage der neuen Vergütungskomponente ist die langfristige Wertentwicklung des Unternehmens. Das neue Programm basiert dabei auf den Grundsätzen Erfolgsorientierung, Wettbewerbsbezug und Aktienbesitz.

Dies wird zum einen erreicht durch ein vier Jahre laufendes, erfolgsorientiertes Modell, das auf international üblichen Kennzahlen aufbaut. Die Zielerreichung orientiert sich dabei an der tatsächlich erreichten Kapitalrendite sowie an der Umsatzrendite im Vergleich zu ausgewählten Automobilunternehmen (BMW, Ford, GM, Honda, Iveco, Toyota, Volvo und VW).

Durch die Zuteilung von virtuellen Aktien wird gleichzeitig die Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie weiterhin berücksichtigt. Nach drei Jahren wird die sich aus dem Grad der Zielerreichung ergebende Anzahl der virtuellen Aktien ermittelt. Diese virtuellen Aktien sind anschließend noch ein weiteres Jahr zu halten. Nach vier Jahren ergibt sich der Auszahlungsbetrag, indem die Anzahl der virtuellen Aktien mit dem dann gültigen Aktienkurs multipliziert wird.

Die Mitglieder des Vorstands müssen ein Viertel dieses Bruttoauszahlungsbetrages zum Kauf von »echten« Aktien der Gesellschaft verwenden. Diese Aktien sind während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten.

Zusammensetzung der Vergütung für den Vorstand ab dem Geschäftsjahr 2005. Die Vergütung des Vorstands setzt sich somit ab dem Geschäftsjahr 2005 aus den drei Komponenten Basisgehalt, Jahresbonus und der oben beschriebenen langfristigen aktienorientierten Vergütung zusammen.

Altersvorsorge. Die Pensionsverträge der derzeitigen Vorstandsmitglieder mit der DaimlerChrysler AG beinhalten Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich als Prozentsatz des fixen jährlichen Basisgehalts errechnet.

Die im Jahr 2004 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf € 17,4 Mio. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber diesem Personenkreis wurde insgesamt ein Betrag von € 203,8 Mio. zurückgestellt.

Im Jahr 2004 wurde den Rückstellungen für die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Vorstandsmitgliedern der DaimlerChrysler AG ein Betrag von € 9,0 Mio. zugeführt.

Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Zur Aufnahme von Nebentätigkeiten benötigen die Vorstände die Zustimmung des Aufsichtsratsvorsitzenden. So ist sichergestellt, dass weder der zeitliche Aufwand noch die dafür gewährte Vergütung zu einem Konflikt mit den Aufgaben für das Unternehmen führt.

Soweit es sich bei den Nebentätigkeiten um Aufsichtsmandate oder Mandate in vergleichbaren Kontrollgremien handelt, sind diese im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG aufgeführt und im Internet veröffentlicht.

Für die Übernahme von Mandaten in Konzerngesellschaften erfolgt keine Vergütung.

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2004. Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die derzeitige Regelung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zu einem Auslagenersatz und der ihnen für die Aufsichtsratstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung in Höhe von € 75.000 erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, der Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses das Zweifache, Vorsitzende in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats das 1,5fache und Mitglieder in Ausschüssen des Aufsichtsrats das 1,3fache der festen Vergütung eines ordentlichen Mitglieds. Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere der genannten Funktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der am höchsten vergüteten Funktion.
Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nebenstehenden Tabelle ausgewiesen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsentgelt in Höhe von € 1.100.

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Aufsichtsratstätigkeit, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden keine Vergütungen gewährt. Ausgenommen ist die Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihrem Arbeitsvertrag.

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG im Jahr 2004 bei € 2,0 Mio.

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name	Funktion	Gesamt 2004 €
Hilmar Kopper	Vorsitzender des Aufsichtsrats	245.900
Erich Klemm	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	170.900
Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Nate Gooden [1]	Mitglied des Aufsichtsrats	79.400
Earl G. Graves	Mitglied des Aufsichtsrats	80.500
Victor Halberstadt	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Thomas Klebe	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	111.800
Jürgen Langer	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Robert J. Lanigan	Mitglied des Aufsichtsrats	80.500
Helmut Lense	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Peter A. Magowan	Mitglied des Aufsichtsrats	80.500
William A. Owens	Mitglied des Aufsichtsrats	81.600
Gerd Rheude	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Udo Richter	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Wolf Jürgen Röder	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Manfred Schneider	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	109.600
Stefan Schwaab	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	111.800
Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses (seit 7. April 2004)	149.286
Lynton R. Wilson [2]	Mitglied des Aufsichtsrats	81.600
Mark Wössner	Mitglied des Aufsichtsrats	81.600

1 Herr Gooden hat auf die Auszahlung seiner Vergütung und seiner Sitzungsgelder verzichtet. Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler-Stiftung überwiesen.

2 Herr Wilson erhält zudem € 5.258 für seine Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied der DaimlerChrysler Canada Inc.

Aktienbestand von Vorstand und Aufsichtsrat

Aktienbestände des Vorstands. Nach § 15a Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sind u.a. Mitglieder des Vorstands sowie Personen, die in einer engen Beziehung zu den Mitgliedern des Vorstands stehen, verpflichtet, wesentlichen Erwerb und Veräußerungen von Aktien der DaimlerChrysler AG und sich darauf beziehende Optionen und andere Derivate offen zu legen. Die im abgelaufenen Geschäftsjahr von Seiten der Vorstandsmitglieder gemeldeten, veröffentlichungspflichtigen Transaktionen sind im Konzernanhang unter Anmerkung 38 aufgeführt.

Am 31. Dezember 2004 waren 10,4 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der DaimlerChrysler AG (1,027% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Aktienbestände des Aufsichtsrats. Auch die Mitglieder des Aufsichtsrats unterliegen den oben beschriebenen Regelungen des § 15a Wertpapierhandelsgesetz (WpHG). Im abgelaufenen Geschäftsjahr sind von Seiten des Aufsichtsrats keine veröffentlichungspflichtigen Transaktionen gemeldet worden.

Am 31. Dezember 2004 waren 0,1 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der DaimlerChrysler AG (0,012% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Aufsichtsrats.

Darlehen an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder. Im Jahr 2004 bestanden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Nach § 161 AktG haben Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Aktiengesellschaft jährlich zu erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden. Die Erklärung ist den Aktionären dauerhaft zugänglich zu machen.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex (»Kodex«) enthält Regelungen unterschiedlicher Bindungswirkung. Neben Darstellungen des geltenden Aktienrechts enthält er Empfehlungen, von denen die Gesellschaften abweichen können; sie sind dann aber verpflichtet, dies jährlich offen zu legen. Ferner enthält der Kodex Anregungen, von denen ohne Offenlegung abgewichen werden kann.

Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG haben sich entschlossen, nicht nur Abweichungen von den im Kodex enthaltenen Empfehlungen (siehe dazu I.), sondern auch Abweichungen von im Kodex enthaltenen Anregungen (siehe dazu II.) offen zu legen, ohne dass insoweit eine Rechtspflicht bestünde.

Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen und Anregungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« in der Fassung vom 21.05.2003 grundsätzlich entsprochen wird und in der Vergangenheit entsprochen wurde. Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG beabsichtigen, diese auch in Zukunft zu beachten. Lediglich die folgenden Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wurden und werden nicht angewendet:

I. Abweichungen von den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

Selbstbehalt bei der D&O-Versicherung (Ziffer 3.8 Abs. 2)
Die Directors & Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) der DaimlerChrysler AG für Vorstand und Aufsichtsrat sieht keinen Versicherungsschutz für vorsätzliche Handlungen und Unterlassungen sowie wissentliche Pflichtverletzungen vor.

Versicherungsschutz wird nur für fahrlässig begangene Pflichtverletzungen von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern gewährt. Nur in diesem Rahmen stellt sich daher die Frage nach der Vereinbarung eines Selbstbehalts.

Ein Selbstbehalt für fahrlässiges Verhalten von Aufsichtsratsmitgliedern empfiehlt sich nicht, da die DaimlerChrysler AG bestrebt ist, für ihren Aufsichtsrat herausragende Persönlichkeiten aus dem In- und Ausland mit großer unternehmerischer Erfahrung zu gewinnen. Dieses Ziel könnte beeinträchtigt werden, wenn Aufsichtsratsmitglieder der DaimlerChrysler AG mit weitreichenden Haftungsrisiken auch im Bereich fahrlässigen Verhaltens rechnen müssten. Dies gilt insbesondere deshalb, weil im Ausland ein Selbstbehalt weithin unüblich ist.

Für leicht oder grob fahrlässiges Verhalten von Vorstandsmitgliedern sieht die D&O-Versicherung der DaimlerChrysler AG einen Selbstbehalt vor. In Fällen grob fahrlässiger Pflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern kann der für Personalangelegenheiten zuständige Präsidialausschuss des Aufsichtsrats zusätzlich einen prozentualen Abschlag von dem variablen Teil der Vergütung des betreffenden Vorstandsmitgliedes beschließen. Damit würde im wirtschaftlichen Ergebnis ein zusätzlicher Selbstbehalt erreicht, der nach Ansicht der DaimlerChrysler AG einer sachgerechten Beurteilung von Einzelfällen besser Rechnung trägt als der pauschalierende Ansatz des Kodex.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands (Ziffer 4.2.4) Von der Bekanntgabe individualisierter Vergütungen für den Vorstand wird weiter abgesehen. Bei der Darstellung der Vergütung des Vorstandes wurde und wird diese in fixe und variable Bestandteile sowie in Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung aufgeteilt. Diese Angaben sind wesentlich für die Beurteilung, ob die Aufteilung der Vergütung in garantierte und erfolgsabhängige Teile angemessen ist und ob von der Vergütungsstruktur die beabsichtigte Anreizwirkung für den Vorstand ausgeht. Da es sich beim Vorstand um ein Kollegialorgan handelt, kommt es entscheidend auf die Anreizwirkung für das Gesamtorgan, nicht auf jene für einzelne Vorstandsmitglieder an. Im Übrigen droht eine individualisierte Angabe zu einer Nivellierung leistungs- und aufgabenbezogener Vergütungsdifferenzen, zu führen.

Genehmigung von Nebentätigkeiten des Vorstands (Ziffer 4.3.5) Aus Gründen der Praktikabilität wurde und wird die Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern nicht vom Gesamtgremium, sondern vom Aufsichtsratsvorsitzenden erteilt. Über die diesbezüglichen Entscheidungen des Aufsichtsratsvorsitzenden wird der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats informiert.

Ausgestaltung und Angaben zur Vergütung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.5 Abs. 2 und 3) Über die Einführung einer erfolgsabhängigen Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden, insbesondere da die Ausgestaltung geeigneter Erfolgskriterien derzeit mit erheblichen Rechtsunsicherheiten verbunden ist.

Ein individualisierter, nach Bestandteilen aufgegliederter Ausweis der Aufsichtsratsvergütung und sonstiger an die Aufsichtsratsmitglieder gewährter Vergütungen und Vorteile erfolgt ab dem Geschäftsjahr 2004.

II. Abweichungen von den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

Stimmrechtsvertretung bei der Hauptversammlung (Ziffer 2.3.3) Ab der Hauptversammlung im Jahr 2005 soll der Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft bis kurz vor Beginn des Abstimmungsvorgangs erreichbar sein.

Übertragung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 2.3.4) Die Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG wird bis zum Ende des Berichts des Vorstandes im Internet übertragen. Eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge einzelner Aktionäre, könnte als weitgehender Eingriff in die Persönlichkeitssphäre auch von Aktionären empfunden werden. Deshalb soll von einer derartigen Übertragung abgesehen werden.

Vorsitz im Prüfungsausschuss (Ziffer 5.2) Der Aufsichtsratsvorsitzende hatte bis zur Hauptversammlung 2004 den Vorsitz im Prüfungsausschuss inne. Seit der Neuwahl der Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat wurde Herr Bernhard Walter – er ist als Financial Expert benannt – zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt.

Unterschiedliche Amtsperiode der Aufsichtsratsmitglieder (Ziffer 5.4.4) Bei der Neuwahl der Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat im Jahr 2004 wurden unterschiedliche Amtsperioden eingeführt.

Auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene variable Vergütung des Aufsichtsrates (Ziffer 5.4.5) Über die Einführung einer erfolgsabhängigen Vergütung soll zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden, siehe hierzu auch die Erläuterungen unter I. Ziffer 5.4.5.

Stuttgart, im Dezember 2004

Der Vorstand Der Aufsichtsrat

Konzernabschluss

98 Erklärung des Vorstands

99 Bericht des unabhängigen registrierten Abschlussprüfers

100 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

102 Konzernbilanz

103 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

104 Konzern-Kapitalflussrechnung

106 Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

108 Konzernanhang – Grundlagen und Methoden

108 Grundsätze der Rechnungslegung

115 Darstellung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Konzern-Kapitalflussrechnung

115 Konsolidierungskreis, bestimmte »Variable Interest Entities« und wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen

120 Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

123 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

123 Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

124 Sonstige Erträge

124 Turnaround-Plan für die Chrysler Group

126 Finanzergebnis

127 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

129 Aufgegebene Aktivitäten

129 Anpassungen aus Erstanwendungen

130 Erläuterungen zur Konzernbilanz

130 Geschäftswerte
131 Sonstige immaterielle Anlagewerte
131 Sachanlagen
131 Vermietete Gegenstände
132 Vorräte
132 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
132 Forderungen aus Finanzdienstleistungen
133 Sonstige Vermögenswerte
133 Wertpapiere und Finanzanlagen
135 Liquide Mittel
135 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten
135 Eigenkapital
137 Aktienorientierte Vergütung
139 Rückstellungen
148 Finanzverbindlichkeiten
149 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
149 Übrige Verbindlichkeiten
149 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

150 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

150 Konzern-Kapitalflussrechnung

150 Sonstige Erläuterungen

150 Rechtliche Verfahren
154 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen
156 Finanzinstrumente und Derivate
159 Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und Forderungsverkäufe
161 Segmentberichterstattung
165 Ergebnis je Aktie
165 Transaktionen mit nahestehenden Personen
166 Vergütung und Aktienbesitz des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie zusätzliche Informationen bezüglich des Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorbemerkung

Die nachfolgend dargestellte Konzernrechnungslegung (Konzernbilanzen zum 31. Dezember 2004 und 2003, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, Konzernkapitalflussrechnungen und Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 2004, 2003 und 2002) wurde nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsvorschriften (US-GAAP) erstellt.

Zur Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht wurde er um einen Konzernlagebericht sowie weitere Erläuterungen gemäß § 292a HGB ergänzt. Damit entspricht der im Handelsregister zu hinterlegende und im Bundesanzeiger zu veröffentlichende Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Vierten und Siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften. Bei der Interpretation dieser Richtlinien haben wir uns auf die Auslegung durch das Deutsche Rechnungslegungs Standards Committee e. V. gestützt. Der zum 31. Dezember 2004 gemäß § 292a HGB aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht ist beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter Nr. HRB 19 360 hinterlegt und wird Aktionären auf Anfrage gerne zur Verfügung gestellt.

Erklärung des Vorstands

Für die Aufstellung der nachfolgenden Konzernrechnungslegung ist der Vorstand der DaimlerChrysler AG verantwortlich. Um die Einhaltung der Rechnungslegungsgrundsätze und die Ordnungsmäßigkeit der Unternehmensberichterstattung zu gewährleisten, nutzen wir wirksame interne Steuerungs- und Kontrollsysteme. Diese beinhalten die Anwendung konzernweit einheitlicher Richtlinien, den Einsatz zuverlässiger Software, die Auswahl und Schulung qualifizierten Personals sowie laufende Prüfungen unserer internen Revision.

Unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorschriften haben wir die im Konzern bestehenden Frühwarnsysteme zu einem Risikomanagementsystem zusammengefasst. Damit wird der Vorstand in die Lage versetzt, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat die nach US-amerikanischen Rechnungslegungsvorschriften erstellte Konzernrechnungslegung geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

Gemeinsam mit den Wirtschaftsprüfern hat der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats die Konzernrechnungslegung sowie den Prüfungsbericht eingehend erörtert. Anschließend hat sich der gesamte Aufsichtsrat mit den Konzernabschlussunterlagen befasst. Aus dem Bericht des Aufsichtsrats geht das Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat hervor.

Jürgen E. Schrempp

Bodo Uebber

Bericht des unabhängigen registrierten Abschlussprüfers

An den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG:

Wir haben die Konzernbilanzen der DaimlerChrysler AG einschließlich der Tochterunternehmen (»DaimlerChrysler«) zum 31. Dezember 2004 und 2003, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals sowie die Konzernkapitalflussrechnungen der Geschäftsjahre 2004, 2003 und 2002 (Konzernrechnungslegung) geprüft. Die Konzernrechnungslegung nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (U.S. Generally Accepted Accounting Principles) liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über die Konzernrechnungslegung abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der Standards des Public Company Accounting Oversight Board (United States) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Konzernrechnungslegung frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und die Angaben in der Konzernrechnungslegung auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnungslegung. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung stellt die oben genannte Konzernrechnungslegung in allen wesentlichen Belangen die Vermögens- und Finanzlage des DaimlerChrysler-Konzerns zum 31. Dezember 2004 und 2003 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2004, 2003 und 2002 in Übereinstimmung mit den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (U.S. Generally Accepted Accounting Principles) angemessen dar.

Wie in Note 1 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2003 die Rechnungslegungsmethode für aktienorientierte Vergütungen geändert. Wie in den Notes 3 und 11 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2003 ferner die erforderlichen Teile der FASB Interpretation No. 46 (revised December 2003) »Consolidation of Variable Interest Entities – an interpretation of ARB No. 51« erstmalig angewandt. Wie in Note 11 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2002 das Statement of Financial Accounting Standards No. 142 »Goodwill and Other Intangible Assets« erstmalig angewandt.

Stuttgart, den 21. Februar 2005

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Wiedmann
Wirtschaftsprüfer

Krauß
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

		DaimlerChrysler-Konzern			
	Anmerkung	2004	2004	2003	2002
(in Millionen)		(Anm. 1) **$**	**€**	**€**	**€**
Umsatzerlöse	35.	192.319	**142.059**	136.437	147.368
Umsatzkosten	5.	(155.100)	**(114.567)**	(109.926)	(119.624)
Bruttoergebnis vom Umsatz		37.219	**27.492**	26.511	27.744
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	5.	(24.330)	**(17.972)**	(17.772)	(18.166)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(7.660)	**(5.658)**	(5.571)	(5.942)
Sonstige betriebliche Erträge	6.	1.211	**895**	689	777
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	7.	(196)	**(145)**	(469)	(694)
Ergebnis vor Finanzergebnis		6.244	**4.612**	3.388	3.719
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS		–	**–**	(1.960)	–
Sonstiges Finanzergebnis (einschließlich Verluste aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 135 Mio. in 2004 und Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch verbundene Unternehmen i. H. v. € 24 Mio. in 2003)		(1.458)	**(1.077)**	(832)	2.206
Finanzergebnis	8.	(1.458)	**(1.077)**	(2.792)	2.206
Ergebnis vor Ertragsteuern		4.786	**3.535**	596	5.925
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	9.	(1.594)	**(1.177)**	(979)	(1.115)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		146	**108**	(35)	(15)
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		3.338	**2.466**	(418)	4.795
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	10.	–	**–**	14	82
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	10.	–	**–**	882	–
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142	11.	–	**–**	(30)	(159)
Konzernergebnis		3.338	**2.466**	448	4.718
Ergebnis je Aktie (in $ bzw. €)	36.				
Ergebnis je Aktie					
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		3,29	**2,43**	(0,41)	4,76
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten		–	**–**	0,01	0,08
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten		–	**–**	0,87	–
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142		–	**–**	(0,03)	(0,16)
Konzernergebnis		3,29	**2,43**	0,44	4,68
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)					
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		3,29	**2,43**	(0,41)	4,74
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten		–	**–**	0,01	0,08
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten		–	**–**	0,87	–
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142		–	**–**	(0,03)	(0,15)
Konzernergebnis		3,29	**2,43**	0,44	4,67

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Industriegeschäft [1]			Financial Services [1]			
2004	2003	2002	2004	2003	2002	
€	€	€	€	€	€	(in Millionen)
128.133	122.397	131.668	13.926	14.040	15.700	Umsatzerlöse
(103.771)	(98.937)	(106.443)	(10.796)	(10.989)	(13.181)	Umsatzkosten
24.362	23.460	25.225	3.130	3.051	2.519	**Bruttoergebnis vom Umsatz**
(16.741)	(16.374)	(16.451)	(1.231)	(1.398)	(1.715)	Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen
(5.658)	(5.571)	(5.942)	–	–	–	Forschungs- und Entwicklungskosten
833	637	709	62	52	68	Sonstige betriebliche Erträge
(145)	(469)	(694)	–	–	–	Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group
2.651	1.683	2.847	1.961	1.705	872	**Ergebnis vor Finanzergebnis**
–	(1.960)	–	–	–	–	Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS
(1.043)	(775)	2.325	(34)	(57)	(119)	Sonstiges Finanzergebnis (einschließlich Verluste aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 135 Mio. in 2004 und Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch verbundene Unternehmen i. H. v. € 24 Mio. in 2003)
(1.043)	(2.735)	2.325	(34)	(57)	(119)	Finanzergebnis
1.608	(1.052)	5.172	1.927	1.648	753	**Ergebnis vor Ertragsteuern**
(442)	(352)	(738)	(735)	(627)	(377)	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
113	(30)	(12)	(5)	(5)	(3)	Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust
1.279	(1.434)	4.422	1.187	1.016	373	**Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten**
–	14	82	–	–	–	Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern
–	882	–	–	–	–	Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern
–	(30)	(124)	–	–	(35)	Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142
1.279	(568)	4.380	1.187	1.016	338	**Konzernergebnis**
						Ergebnis je Aktie (in $ bzw. €)
						Ergebnis je Aktie
						Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten
						Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten
						Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten
						Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142
						Konzernergebnis
						Ergebnis je Aktie (voll verwässert)
						Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten
						Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten
						Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten
						Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142
						Konzernergebnis

1 Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

Konzernbilanz

			DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft [1]		Financial Services [1]	
	Anmerkung	2004	2004	31. Dezember 2003	2004	31. Dezember 2003	2004	31. Dezember 2003
(in Millionen)		(Anm. 1) **$**	**€**	**€**	**€**	**€**	**€**	**€**
Aktiva								
Geschäftswerte	12.	2.712	2.003	1.816	1.945	1.757	58	59
Sonstige immaterielle Anlagewerte	13.	3.616	2.671	2.819	2.602	2.731	69	88
Sachanlagen	14.	46.031	34.001	32.917	33.835	32.761	166	156
Finanzanlagen	20.	9.535	7.043	8.748	6.767	8.416	276	332
Vermietete Gegenstände	15.	36.160	26.711	24.385	3.099	2.890	23.612	21.495
Anlagevermögen		98.054	72.429	70.685	48.248	48.555	24.181	22.130
Vorräte	16.	22.733	16.792	14.948	15.317	13.560	1.475	1.388
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.	9.410	6.951	6.081	6.755	5.851	196	230
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	18.	76.876	56.785	52.638	–	–	56.785	52.638
Sonstige Vermögenswerte	19.	17.497	12.924	15.848	9.209	11.129	3.715	4.719
Wertpapiere	20.	5.258	3.884	3.268	3.474	2.801	410	467
Zahlungsmittel	21.	10.520	7.771	11.017	6.771	9.719	1.000	1.298
Umlaufvermögen		142.294	105.107	103.800	41.526	43.060	63.581	60.740
Latente Steuern	9.	5.591	4.130	2.688	3.988	2.527	142	161
Rechnungsabgrenzungsposten	22.	1.395	1.030	1.095	953	1.002	77	93
Summe Aktiva (davon kurzfristig 2004: € 68.597 Mio.; 2003: € 65.051 Mio.)		247.334	182.696	178.268	94.715	95.144	87.981	83.124
Passiva								
Gezeichnetes Kapital		3.565	2.633	2.633				
Kapitalrücklage		10.887	8.042	7.915				
Gewinnrücklagen		40.657	30.032	29.085				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss		(9.701)	(7.166)	(5.152)				
Eigene Anteile		–	–	–				
Eigenkapital	23.	45.408	33.541	34.481	25.439	26.361	8.102	8.120
Anteile in Fremdbesitz		1.231	909	470	885	454	24	16
Rückstellungen	25.	56.272	41.566	39.172	40.506	38.439	1.060	733
Finanzverbindlichkeiten	26.	103.728	76.620	75.690	8.680	11.779	67.940	63.911
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.	17.483	12.914	11.583	12.704	11.359	210	224
Übrige Verbindlichkeiten	28.	11.788	8.707	8.805	6.095	6.030	2.612	2.775
Verbindlichkeiten		132.999	98.241	96.078	27.479	29.168	70.762	66.910
Latente Steuern	9.	2.963	2.189	2.736	(3.989)	(3.377)	6.178	6.113
Rechnungsabgrenzungsposten	29.	8.461	6.250	5.331	4.395	4.099	1.855	1.232
Summe Passiva ohne Eigenkapital (davon kurzfristig 2004: € 77.928 Mio.; 2003: € 70.542 Mio.)		201.926	149.155	143.787	69.276	68.783	79.879	75.004
Summe Passiva		247.334	182.696	178.268	94.715	95.144	87.981	83.124

1 Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

				Kumuliertes übriges Comprehensive Loss					
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen	Eigene Anteile	Gesamt
(in Millionen €)									
Stand am 1. Januar 2002	2.609	7.319	26.441	3.850	61	(337)	(906)	–	39.037
Konzernergebnis	–	–	4.718	–	–	–	–	–	4.718
Übriges Comprehensive Income (Loss)	–	–	–	(3.238)	(135)	1.402	(6.301)	–	(8.272)
Comprehensive Loss, gesamt									(3.554)
Veränderung durch Stock-Options	–	57	–	–	–	–	–	–	57
Ausgabe von Aktien durch Wandlung von Anleihen	24	482	–	–	–	–	–	–	506
Erwerb eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	(49)	(49)
Ausgabe eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	49	49
Dividenden	–	–	(1.003)	–	–	–	–	–	(1.003)
Sonstiges	–	(39)	–	–	–	–	–	–	(39)
Stand am 31. Dezember 2002	2.633	7.819	30.156	612	(74)	1.065	(7.207)	–	35.004
Konzernergebnis	–	–	448	–	–	–	–	–	448
Übriges Comprehensive Income (Loss)	–	–	–	(1.561)	407	1.162	444	–	452
Comprehensive Income, gesamt									900
Veränderung durch Stock-Options	–	95	–	–	–	–	–	–	95
Ausgabe von Aktien durch Wandlung von Anleihen	–	1	–	–	–	–	–	–	1
Erwerb eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	(28)	(28)
Ausgabe eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	28	28
Dividenden	–	–	(1.519)	–	–	–	–	–	(1.519)
Stand am 31. Dezember 2003	2.633	7.915	29.085	(949)	333	2.227	(6.763)	–	34.481
Konzernergebnis	–	–	2.466	–	–	–	–	–	2.466
Übriges Comprehensive Loss	–	–	–	(691)	(206)	(369)	(748)	–	(2.014)
Comprehensive Income, gesamt									452
Veränderung durch Stock-Options	–	127	–	–	–	–	–	–	127
Erwerb eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	(30)	(30)
Ausgabe eigener Anteile	–	–	–	–	–	–	–	30	30
Dividenden	–	–	(1.519)	–	–	–	–	–	(1.519)
Stand am 31. Dezember 2004	2.633	8.042	30.032	(1.640)	127	1.858	(7.511)	–	33.541

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung *

		DaimlerChrysler-Konzern		
	2004	2004	2003	2002
(in Millionen)	(Anm. 1) **$**	**€**	**€**	**€**
Konzernergebnis	3.338	**2.466**	448	4.718
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	(146)	**(108)**	35	14
Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142	–	**–**	30	159
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(380)	**(281)**	(956)	(2.645)
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	–	**–**	1.960	–
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	7.371	**5.445**	5.579	7.244
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	7.875	**5.817**	5.838	6.379
Veränderung der latenten Steuern	(803)	**(593)**	644	268
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	1.263	**933**	538	16
Veränderung der Finanzinstrumente	(372)	**(275)**	160	214
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(704)	**(520)**	(424)	(595)
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	(35)	**(26)**	71	257
Veränderung der Rückstellungen	1.820	**1.344**	1.015	3.312
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	196	**145**	469	694
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(296)	**(219)**	(279)	(512)
Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(3.324)	**(2.455)**	(2.670)	(2.107)
Veränderung bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:				
– Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(1.886)	**(1.393)**	(293)	6
– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	328	**242**	(441)	(305)
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.606	**1.186**	1.081	(266)
– Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(878)	**(648)**	1.021	(942)
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.973	**11.060**	13.826	15.909
Zugänge zum Anlagevermögen:				
– Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(23.932)	**(17.678)**	(15.604)	(17.704)
– Erwerb von Sachanlagen	(8.645)	**(6.386)**	(6.614)	(7.145)
– Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(696)	**(514)**	(303)	(315)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	14.172	**10.468**	11.951	15.112
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	1.003	**741**	643	878
Erwerb von Beteiligungen	(357)	**(264)**	(1.021)	(560)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	1.649	**1.218**	1.209	5.686
Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(8.093)	**(5.978)**	(10.432)	(13.012)
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	8.571	**6.331**	10.260	12.319
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(41.275)	**(30.488)**	(28.946)	(34.494)
Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden	23.215	**17.148**	16.577	19.699
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden	12.903	**9.531**	9.196	8.546
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(5.701)	**(4.211)**	(5.175)	(5.305)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	4.713	**3.481**	4.785	5.376
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(111)	**(81)**	(134)	80
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(22.584)	**(16.682)**	(13.608)	(10.839)
Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	3.320	**2.453**	129	2.678
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	20.325	**15.013**	16.436	9.964
Tilgung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten	(18.100)	**(13.370)**	(12.518)	(17.117)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(2.094)	**(1.547)**	(1.537)	(1.015)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	41	**30**	44	49
Erwerb eigener Anteile	(41)	**(30)**	(36)	(49)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	3.451	**2.549**	2.518	(5.490)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(424)	**(313)**	(1.069)	(1.195)
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(4.584)	**(3.386)**	1.667	(1.615)
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	14.576	**10.767**	9.100	10.715
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	9.992	**7.381**	10.767	9.100

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

* Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können den Anmerkungen 1, 2 und 30 entnommen werden.

Industriegeschäft [1]			Financial Services [1]			
2004	2003	2002	2004	2003	2002	
€	€	€	€	€	€	(in Millionen)
1.279	(568)	4.380	1.187	1.016	338	Konzernergebnis
(113)	30	11	5	5	3	Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis
–	30	124	–	–	35	Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142
(281)	(956)	(2.645)	–	–	–	Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen
–	1.960	–	–	–	–	Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS
544	609	544	4.901	4.970	6.700	Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände
5.693	5.735	6.257	124	103	122	Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen
(1.211)	194	(498)	618	450	766	Veränderung der latenten Steuern
951	539	(78)	(18)	(1)	94	Ergebnis aus assoziierten Unternehmen
(288)	141	205	13	19	9	Veränderung der Finanzinstrumente
(524)	(424)	(599)	4	–	4	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren
(29)	82	312	3	(11)	(55)	Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)
1.198	1.098	3.292	146	(83)	20	Veränderung der Rückstellungen
145	469	694	–	–	–	Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group
(219)	(279)	(512)	–	–	–	Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group
(2.455)	(2.670)	(2.107)	–	–	–	Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen
						Veränderung bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:
(1.535)	(502)	172	142	209	(166)	– Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)
210	(500)	(314)	32	59	9	– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
1.193	1.082	(97)	(7)	(1)	(169)	– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
(805)	715	(2.187)	157	306	1.245	– Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva
3.753	6.785	6.954	7.307	7.041	8.955	**Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit**
						Zugänge zum Anlagevermögen:
(3.828)	(3.973)	(4.842)	(13.850)	(11.631)	(12.862)	– Zugänge zu Vermieteten Gegenständen
(6.298)	(6.539)	(7.052)	(88)	(75)	(93)	– Erwerb von Sachanlagen
(496)	(250)	(250)	(18)	(53)	(65)	– Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva
4.514	4.577	4.974	5.954	7.374	10.138	Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände
705	606	828	36	37	50	Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen
(244)	(967)	(532)	(20)	(54)	(28)	Erwerb von Beteiligungen
1.176	1.179	5.168	42	30	518	Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen
29.911	37.346	38.888	(35.889)	(47.778)	(51.900)	Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler
(27.849)	(34.938)	(37.274)	34.180	45.198	49.593	Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler
4.457	3.829	3.339	(34.945)	(32.775)	(37.833)	Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden
(3.848)	(3.206)	(2.506)	20.996	19.783	22.205	Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden
(115)	(361)	(108)	9.646	9.557	8.654	Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden
(4.210)	(4.963)	(5.250)	(1)	(212)	(55)	Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
3.445	4.687	5.283	36	98	93	Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
(189)	(207)	(191)	108	73	271	Veränderung sonstiger Geldanlagen
(2.869)	(3.180)	475	(13.813)	(10.428)	(11.314)	**Cash Flow aus der Investitionstätigkeit**
1.481	(1.392)	971	972	1.521	1.707	Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung
2.661	5.469	1.910	12.352	10.967	8.054	Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten
(6.953)	(4.229)	(7.696)	(6.417)	(8.289)	(9.421)	Tilgung von langfristigen Finanzverbindlichkeiten
(585)	(908)	(434)	(962)	(629)	(581)	Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)
(255)	(220)	(227)	285	264	276	Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)
(30)	(36)	(49)	–	–	–	Erwerb eigener Anteile
(3.681)	(1.316)	(5.525)	6.230	3.834	35	**Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit**
(291)	(981)	(1.087)	(22)	(88)	(108)	Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)
(3.088)	1.308	817	(298)	359	(2.432)	**Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)**
9.469	8.161	7.344	1.298	939	3.371	**Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang**
6.381	9.469	8.161	1.000	1.298	939	**Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende**

1 Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

	Anschaffungs-/Herstellungskosten						
	01.01.2004	Währungs-änderungen	Änderung Konsolidierungskreis	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2004
(in Millionen €)							
Geschäftswerte	3.057	(160)	284	4	(4)	132	3.049
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.513	(199)	213	233	(7)	276	3.477
Immaterielle Anlagewerte	6.570	(359)	497	237	(11)	408	6.526
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	18.701	(430)	2.515	335	381	511	20.991
Technische Anlagen und Maschinen	31.867	(1.032)	337	1.146	1.950	1.732	32.536
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	21.077	(674)	268	1.136	1.763	785	22.785
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.946	(237)	10	3.818	(4.196)	73	4.268
Sachanlagen	76.591	(2.373)	3.130	6.435	(102)	3.101	80.580
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.020	–	(17)	119	1	88	1.035
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	54	–	2	269	–	78	247
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	5.982	65	(1.262)	682	(279)	859	4.329
Beteiligungen	1.348	–	7	208	279	809	1.033
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	282	(6)	–	–	–	34	242
Wertpapiere des Anlagevermögens	353	–	145	114	(1)	–	611
Sonstige Ausleihungen	246	(2)	4	31	–	21	258
Finanzanlagen	9.285	57	(1.121)	1.423	–	1.889	7.755
Vermietete Gegenstände	32.448	(1.705)	–	17.889	113	13.665	35.080

1 Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

Die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens ist Bestandteil des Konzernanhangs.

					Abschreibungen		Buchwerte [1]		
01.01.2004	Währungs-ände-rungen	Änderung Konsolidie-rungskreis	Laufendes Jahr	Umbu-chungen	Abgänge	31.12.2004	31.12.2004	31.12.2003	
									(in Millionen €)
1.241	(67)	3	–	(1)	130	1.046	2.003	1.816	Geschäftswerte
694	(22)	28	169	(11)	52	806	2.671	2.819	Sonstige immaterielle Anlagewerte
1.935	(89)	31	169	(12)	182	1.852	4.674	4.635	**Immaterielle Anlagewerte**
8.931	(169)	531	576	(28)	271	9.570	11.421	9.770	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
20.725	(596)	230	2.553	(31)	1.445	21.436	11.100	11.142	Technische Anlagen und Maschinen
13.937	(357)	196	2.367	9	655	15.497	7.288	7.140	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
81	(6)	–	2	(1)	–	76	4.192	4.865	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
43.674	(1.128)	957	5.498	(51)	2.371	46.579	34.001	32.917	**Sachanlagen**
202	–	23	20	–	34	211	824	818	Anteile an verbundenen Unternehmen
8	–	–	2	–	–	10	237	46	Ausleihungen an verbundene Unternehmen
–	(2)	–	–	–	–	(2)	4.331	5.982	Beteiligungen an assoziierten Unternehmen
228	–	–	30	–	5	253	780	1.120	Beteiligungen
36	–	–	128	–	–	164	78	246	Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
–	–	–	12	–	–	12	599	353	Wertpapiere des Anlagevermögens
63	–	–	1	–	–	64	194	183	Sonstige Ausleihungen
537	(2)	23	193	–	39	712	7.043	8.748	**Finanzanlagen**
8.063	(399)	–	5.445	63	4.803	8.369	26.711	24.385	**Vermietete Gegenstände**

Konzernanhang - Grundlagen und Methoden

1. Grundsätze der Rechnungslegung

Allgemeines. Der Konzernabschluss der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus ist das Jahr 2004 – ungeprüft und als Information für den Leser – in US-Dollar (»$« bzw. »USD«) dargestellt. Die Umrechnung von Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernbilanz und Konzern-Kapitalflussrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = 1,3538 $, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 31. Dezember 2004.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden. Die Darstellung der Konzern-Kapitalflussrechnung wurde im Jahr 2004 hinsichtlich bestimmter Forderungen aus Finanzdienstleistungen geändert. Weitere Informationen, einschließlich der hiermit verbundenen Effekte auf die im Abschluss dargestellten Vergleichsperioden, sind in Anmerkung 2 enthalten.

Um den Vertrieb bestimmter im DaimlerChrysler-Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher auch wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, haben wir den geprüften Konzernabschluss um nicht geprüfte Informationen zu Industriegeschäft bzw. Finanzdienstleistungsgeschäft (Financial Services) ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services umfassen grundsätzlich konzerninterne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Schätzungen. Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Annahmen und Schätzungen betroffen sind, sind zum Beispiel die Werthaltigkeit von Vermieteten Gegenständen, die Einbringbarkeit von Forderungen aus der Absatzfinanzierung und Leasingforderungen, die Werthaltigkeit von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, Garantieverpflichtungen, Verpflichtungen aus der Gewährung von Verkaufsanreizen, die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten sowie Vermögensgegenstände und Verpflichtungen, die sich auf Leistungen an Arbeitnehmer beziehen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von DaimlerChrysler ist Risiken und Unsicherheiten ausgesetzt. Faktoren, die die zukünftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen und damit eine Abweichung von den Erwartungen verursachen können, sind unter anderem eine weitere Verschlechterung der Lage der Weltwirtschaft, Überkapazitäten und Wettbewerbsintensität in der Automobilindustrie, Konzentration der Umsatzerlöse auf die USA und Westeuropa, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen, die einen hohen Anteil an der Belegschaft repräsentieren, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie wesentliche Gerichtsverfahren und umweltrechtliche bzw. sonstige gesetzliche Bestimmungen.

Grundsätze der Konsolidierung. Die Abschlüsse der DaimlerChrysler AG und aller wesentlichen, in ihrem Mehrheitsbesitz stehenden Tochtergesellschaften sowie die Abschlüsse bestimmter Gesellschaften (»Variable Interest Entities«), bei denen der Konzern wesentlicher Nutznießer ist, werden in den Konzernabschluss einbezogen (vgl. Anmerkung 3).

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften und konsolidierten »Variable Interest Entities« wurden eliminiert.

Anteile an assoziierten Unternehmen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn DaimlerChrysler keinen beherrschenden Anteil hält, aber einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik der Beteiligungsgesellschaft (»assoziiertes Unternehmen«) ausüben kann.

Im Erwerbszeitpunkt einer nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung wird die Differenz zwischen Anschaffungskosten und anteiligem Eigenkapital zunächst durch bestimmte Anpassungen an die Zeitwerte den Vermögensgegenständen und Schulden dieser Beteiligungen zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert angesetzt und nicht planmäßig abgeschrieben.

Sinkt der Zeitwert einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen nicht nur vorübergehend unter deren Buchwert, führt dies zu einer Abschreibung des Buchwertes der Beteiligung auf den Zeitwert. Die Abschreibung wird erfolgswirksam vorgenommen und führt zu einer neuen Basis für die Anschaffungskosten.

Die Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) stellt ein assoziiertes Unternehmen dar. Da der Konzernabschluss von EADS nicht rechtzeitig vorliegt, um die Equity-Methode periodengerecht anzuwenden, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste dieser Beteiligung mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten im Konzernabschluss von DaimlerChrysler berücksichtigt.

Währungsumrechnung. Die Vermögensgegenstände und Schulden ausländischer Geschäftstätigkeiten, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach dem Konzept der funktionalen Währung grundsätzlich mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag in Euro umgerechnet. Die daraus resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss im Eigenkapital ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen dieser ausländischen Geschäftstätigkeiten werden mit Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse des USD, als der wesentlichen ausländischen Währung, haben sich wie folgt entwickelt:

	2004	2003	2002
	€1 =	**€1 =**	**€1 =**
Mittelkurs zum 31. Dezember	**1,3621**	1,2630	1,0487
Periodendurchschnittskurs			
1. Quartal	**1,2497**	1,0735	0,8766
2. Quartal	**1,2046**	1,1355	0,9191
3. Quartal	**1,2218**	1,1248	0,9838
4. Quartal	**1,2977**	1,1885	0,9989

Bei den Vermögensgegenständen und Schulden von Geschäftstätigkeiten in Hochinflationsländern werden monetäre Posten zu Stichtagskursen sowie nicht-monetäre Posten zu historischen Kursen umgerechnet; Umrechnungsdifferenzen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Ferner werden bei Geschäftstätigkeiten in Hochinflationsländern die Abschreibungen und die Ergebnisse aus dem Abgang von Anlagevermögen auf der Basis historischer Kurse ermittelt. Während aller dargestellten Perioden hatte der Konzern in einem als hochinflationär geltendem Wirtschaftsraum ausländische Geschäftstätigkeiten.

Umsatzrealisierung. Umsätze aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn ein Vertrag wirksam zu Stande gekommen ist, die Lieferung erfolgt ist bzw. die Leistung erbracht wurde, ein Preis vereinbart und bestimmbar ist und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich Skonti, Preisnachlässen, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen. Nicht in Geld bestehende Vergünstigungen, die den Verkaufspreis nicht mindern, sowie Fracht- und Versandkosten werden unter den Umsatzkosten der jeweiligen Periode ausgewiesen.

Aufgrund unterschiedlicher markt- und produktabhängiger Faktoren, wie zum Beispiel Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, wirtschaftliche Rahmenbedingungen, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden, setzt DaimlerChrysler (insbesondere die Chrysler Group) Verkaufsanreize zur Steuerung der Verkaufspreise ein. Der Konzern behält es sich vor, zu einem Zeitpunkt seiner Wahl unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung anzubieten, einschließlich finanzieller Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Der Konzern berücksichtigt die geschätzten Auswirkungen der Verkaufsförderprogramme zum Zeitpunkt des Verkaufs an die Händler bzw. Kunden als Erlösschmälerung. Diese Erlösschmälerungen beinhalten sowohl die den Kunden und Händlern bereits angebotenen Verkaufsförderprogramme als auch die erwarteten Änderungen an diesen Programmen zur Reduzierung der Fahrzeugbestände bei den Händlern.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine vertraglich verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit ertragswirksam aufgelöst. Die Auflösung erfolgt proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien Wartungsverträgen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Bilanzierungseinheiten auf der Grundlage ihrer relativen beizulegenden Zeitwerte, wenn die Voraussetzungen der von Emerging Issues Task Force (»EITF«) erlassenen Vorschrift 00-21 »Revenue Arrangements with Multiple Deliverables« erfüllt sind.

Sofern durch Financial Services im Rahmen spezieller Finanzierungsprogramme Zinssätze angeboten werden, die – um den Fahrzeugverkauf zu fördern – unterhalb der marktüblichen Zinssätze liegen, wird der Unterschiedsbetrag aus beiden Zinssätzen bei Abschluss des Vertrages bei den Umsatzerlösen gekürzt und in der Bilanz als Erträge nachfolgender Geschäftsjahre abgegrenzt. Diese Abgrenzung wird unter Anwendung der Zinsmethode ertragswirksam über die vereinbarte Vertragslaufzeit der Forderung aufgelöst. Im Falle einer vorzeitigen Tilgung der zinssubventionierten Forderung oder eines Forderungsverkaufs werden die zu diesem Zeitpunkt noch abgegrenzten Beträge aufgelöst.

Fahrzeugverkäufe, bei denen der Konzern eine Restwertgarantie abgibt (z. B. bei Verkäufen an einige Autovermieter), werden gemäß EITF 95-1 »Revenue Recognition on Sales with a Guaranteed Minimum Resale Value« als »Operating Lease« bilanziert. Restwertgarantien verpflichten DaimlerChrysler entweder zu einer möglichen Ausgleichszahlung an den Kunden, wenn bei Wiederverkauf des Fahrzeugs im Rahmen einer Auktion der vom Kunden erzielte Erlös unter dem garantierten Restwert liegt, oder zum Rückkauf des Fahrzeugs nach einer festgelegten Laufzeit zu einem garantierten Betrag. Gewinne und Verluste aus dem Wiederverkauf der Fahrzeuge sind im Bruttoergebnis vom Umsatz enthalten.

Erlöse aus »Operating Leases« werden linear über die Laufzeit des Vertrages realisiert.

Umsätze aus Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden nach der Zinsmethode realisiert. Die Vereinnahmung von Zinserträgen aus Finanz- und Leasingforderungen wird grundsätzlich ausgesetzt, wenn die vertraglich vereinbarten Ratenzahlungen ab einer Bandbreite von 60 bis 120 Tagen überfällig werden.

Der Konzern veräußert wesentliche Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Rahmen von »Asset-backed-Securities«-Maßnahmen an nicht konsolidierte Trusts, die Wertpapiere begeben. Der Konzern betreibt üblicherweise für solche Forderungen weiterhin das »Servicing« (u. a. Inkasso) und erhält hierfür Gebühren, die entsprechend dem Zahlungseingang aus den in Dienstleistung verwalteten Forderungen über die Laufzeit der verkauften Forderungen realisiert werden. In geringerem Umfang behält der Konzern Anteilsrechte an den verkauften Forderungen zurück (Anrechte auf Residual-Cash-Flows, nachrangige Wertpapiere) und stellt Barsicherheiten zur Absicherung des Erwerbers. Gewinne und Verluste aus dem Verkauf von Finanzforderungen werden zum Zeitpunkt der Veräußerung realisiert. Zur Ermittlung des Gewinns bzw. Verlustes aus dem Verkauf von Finanzforderungen erfolgt eine Aufteilung in zurückbehaltene und in veräußerte Forderungen entsprechend den anteiligen Zeitwerten.

Erwartete Forderungsausfälle. DaimlerChrysler ermittelt die Wertberichtigung von zweifelhaften Forderungen auf Grundlage von systematischen, regelmäßigen Überprüfungen sowie Bewertungen im Rahmen der Kreditüberwachung. Diese Überwachung berücksichtigt historische Forderungsausfälle, die Größe und Zusammensetzung der Portfolios, die aktuelle Wirtschaftsentwicklung, Zeitwerte bzw. die Angemessenheit von Sicherheiten, sowie andere relevante Faktoren. Bestimmte Forderungsportfolios werden auf aggregierter Ebene beurteilt. Dies erfolgt vorrangig auf Basis historischer Forderungsausfälle, die hinsichtlich der aktuellen Wirtschaftsentwicklung angepasst werden und berücksichtigt auch die Entwicklung von Zeitwerten sowie die Angemessenheit von Sicherheiten. Der Wertberichtigungsbedarf bei anderen Forderungen, wie Händlerforderungen und Forderungen gegenüber Großkunden, wird einzeln auf Basis von Zeitwerten der entsprechenden Sicherheiten untersucht. Forderungen werden gegen diese Wertberichtigung ausgebucht, wenn sie als uneinbringlich zu betrachten sind. DaimlerChrysler generiert oder kauft grundsätzlich keine Forderungen mit dem Ziel diese zu verkaufen. Forderungen die als »zum Verkauf bestimmt« klassifiziert sind, werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Marktwert bewertet, wenn feststeht, dass der Marktpreis der Forderung die erwarteten zukünftigen Zahlungsströme aus dieser Forderung darstellt.

Forschung und Entwicklung sowie Werbung und Absatzförderung. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie für Werbung und Absatzförderung werden bei Anfall ergebniswirksam behandelt.

Verkauf neu ausgegebener Anteile an Tochterunternehmen. Gewinne und Verluste aus der Ausgabe neuer Anteile von Tochterunternehmen an Dritte, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns vermindert (»Verwässerungsgewinne und -verluste«) sowie DaimlerChrysler's Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode einbezogen werden, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile »Sonstiges Finanzergebnis« berücksichtigt.

Aufgegebene Aktivitäten. Das Ergebnis aus einer aufgegebenen Aktivität und ein Gewinn oder Verlust aus deren Veräußerung werden jeweils nach Steuern als separate Zeile in der Gewinn- und Verlustrechnung für alle dargestellten Perioden ausgewiesen. Eine Komponente des Konzerns gilt als aufgegebene Aktivität, wenn sowohl deren Geschäftstätigkeit als auch deren Zahlungsströme von den fortgeführten Aktivitäten in Folge der Aufgabe der Aktivität separiert worden sind oder werden, der Konzern kein wesentliches fortdauerndes Engagement in der Aktivität hat und der Unternehmensteil operativ und für Zwecke des Rechnungswesens eigenständig betrachtet werden kann. Als aufgegebene Aktivität ist ein Unternehmensteil auch dann zu sehen, wenn er am Stichtag noch nicht veräußert wurde, aber als zum Verkauf stehend gilt. Das Nettovermögen einer aufgegebenen Aktivität, die als zum Verkauf stehend klassifiziert ist, wird zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Zeitwert abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet. Ein Gewinn aus dem Verkauf einer aufgegebenen Aktivität wird in der Periode berücksichtigt und separat berichtet, in der er realisiert wird.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen erfolgt basierend auf der »Projected Unit Credit Method« gemäß Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 87 »Employers' Accounting for Pensions« bzw. SFAS 106 »Employers' Accounting for Postretirement Benefits Other Than Pensions«. Gemäß SFAS 87 und SFAS 106 können Änderungen des Anwartschaftsbarwerts (bei Pensionsplänen), des versicherungsmathematischen Barwerts der erdienten Ansprüche (bei anderen Versorgungsleistungen) oder Abweichungen zwischen den tatsächlichen und erwarteten Vermögenserträgen der Fondsvermögen oder Prämissenänderungen zu Gewinnen und Verlusten führen, die im Konzernabschluss noch nicht berücksichtigt werden. Die erwarteten Vermögenserträge aus den Fondsvermögen werden auf Grundlage der langfristig erwarteten Verzinsung und des Zeitwerts bzw. des marktbezogenen Werts der Fondsvermögen angesetzt. Die Tilgung von noch nicht erfolgswirksam gebuchten Gewinnen oder Verlusten ist Teil der Netto-Altersversorgungsaufwendungen eines Geschäftsjahres, wenn zu Beginn des Geschäftsjahres die aufgelaufenenen Gewinne oder Verluste 10% des höheren Betrags von 1) dem Anwartschaftsbarwert (bei Pensionsplänen) oder dem versicherungsmathematischen Barwert der erdienten Ansprüche (bei anderen Versorgungsleistungen) oder 2) dem Zeitwert bzw. dem marktbezogenen Wert des Fondsvermögens übersteigen. In diesem Fall ermittelt sich der ergebniswirksam zu berücksichtigende Tilgungsbetrag aus dem übersteigenden Betrag geteilt durch die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Mitarbeiter (vgl. Anmerkung 25a).

DaimlerChrysler hat sich für die rückwirkende, auf den 1. Januar 2004 bezogene Bilanzierung von Zuschüssen entschieden, die aufgrund des Medicare Prescription Drug, Improvement and Modernization Act of 2003 (»Medicare Act«) zufließen. Der »Medicare Act« gewährt unter bestimmten Bedingungen Zuschüsse zu Gesundheitsfürsorgeleistungen, die den Anwartschaftsbarwert für Gesellschaften in den USA reduzieren. Weitere Informationen bezüglich der Auswirkung des »Medicare Act« auf den Konzernabschluss sind in Anmerkung 25a enthalten.

Ergebnis je Aktie. Bei Vorliegen von Verwässerungseffekten sind zwei Kenngrößen für das Ergebnis je Aktie anzugeben. Bei der Kenngröße »Ergebnis je Aktie« (»Basic Earnings per Share«) wird der Verwässerungseffekt nicht berücksichtigt; das Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten und das Konzernergebnis werden jeweils durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert. Die Kenngröße »Ergebnis je Aktie (voll verwässert)« (»Diluted Earnings per Share«) berücksichtigt nicht nur tatsächlich ausgegebene, sondern auch alle aufgrund von Wertpapieren oder anderen Rechten möglicherweise auszugebenden Aktien. Die Berechnung ist in Anmerkung 36 dargestellt.

Geschäftswerte und sonstige immaterielle Anlagewerte. Im Konzern werden alle Unternehmenserwerbe, die nach dem 30. Juni 2001 initiiert wurden, gemäß Erwerbsmethode (»Purchase Method«) bilanziert. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten der Beteiligung die Summe der Zeitwerte der erworbenen Vermögensgegenstände und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt nach Berücksichtigung derjenigen erworbenen immateriellen Anlagewerten, die getrennt von einem Geschäftswert zu aktivieren bzw. zu berichten sind.

Beginnend mit dem 1. Januar 2002 werden erworbene Geschäftswerte und immaterielle Anlagewerte mit unbestimmter Nutzungsdauer nicht planmäßig abgeschrieben, sondern auf Werthaltigkeit untersucht. Vor dem 1. Januar 2002 wurden Geschäftswerte linear über die geschätzte Nutzungsdauer von 3 bis 40 Jahren abgeschrieben; die Werthaltigkeit wurde auf Grundlage geschätzter undiskontierter Cash Flows beurteilt.

DaimlerChrysler überprüft die Werthaltigkeit seiner Geschäftswerte mindestens einmal jährlich bzw. bei Eintritt wesentlicher Ereignisse oder veränderter Verhältnisse, die darauf hindeuten, dass der Zeitwert einer Berichtseinheit des Konzerns deren Buchwert unterschreitet. Der Zeitwert jeder Berichtseinheit des Konzerns wird auf Basis der Barwerte geschätzter zukünftiger Zahlungsströme bestimmt. Aktivierte immaterielle Anlagewerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit untersucht, bis festgestellt wird, dass die Nutzungsdauer nicht mehr unbestimmt ist. Darüber hinaus werden erworbene immaterielle Anlagewerte mit bestimmter Nutzungsdauer zu Anschaffungskosten bewertet, linear über ihre Nutzungsdauer von 2 bis 10 Jahren auf den geschätzten Restwert abgeschrieben und immer dann auf Werthaltigkeit überprüft, wenn Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen nicht mehr werthaltig sein könnte.

Sachanlagen. Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten zuzüglich des Zeitwertes gegebenenfalls bestehender Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen und abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sachanlagen, die im Rahmen eines »Capital Lease« bilanziert werden, sind mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, abzüglich kumulierter Abschreibungen berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Material- und Fertigungseinzelkosten und zurechenbare Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen sowie den Zeitwert gegebenenfalls bestehender Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen. Herstellungskosten umfassen auch Finanzierungskosten, wenn es sich um langfristige Baumaßnahmen handelt und eine direkte Zuordnung möglich ist. Diese aktivierten Finanzierungskosten werden über die geschätzte Nutzungsdauer der entsprechenden Anlage abgeschrieben. Sachanlagen werden über folgende Nutzungsdauern abgeschrieben:

Gebäude	10 bis 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	5 bis 40 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 bis 30 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 33 Jahre

Leasing. Als Leasing-Verträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung einer bestimmten Sachanlage für einen festgelegten Zeitraum übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, in denen die Übertragung eines solchen Rechtes nicht ausdrücklich beschrieben ist. DaimlerChrysler nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber vor allem Personenwagen und Nutzfahrzeuge. Die in US-GAAP enthaltenen Regeln sehen bestimmte Kriterien vor, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasing-Nehmer (sog. »Capital Lease«) oder dem Leasing-Geber (sog. »Operating Lease«) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Mietaufwendungen aus »Operating Lease«, bei denen der Konzern als Leasing-Nehmer auftritt, werden über die entsprechenden Leasing-Zeiträume linear berücksichtigt. Vermietete Gegenstände, die DaimlerChrysler als Leasing-Geber bei »Operating Lease« bilanziert, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf die erwarteten Restwerte abgeschrieben. Die erwarteten Restwerte werden anhand von unabhängigen, veröffentlichten Informationen und historischen, auf die Zukunft projizierten Erfahrungen zu Wiederverkaufswerten der vermieteten Gegenstände geschätzt.

Außerplanmäßige Abschreibung von Anlagevermögen. Der Konzern überprüft Sachanlagen, die gehalten und weiterhin genutzt werden, sowie erworbene, planmäßig abzuschreibende immaterielle Anlagewerte auf Werthaltigkeit, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen nicht mehr werthaltig sein könnte. Die Werthaltigkeit eines langfristig genutzten Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen wird durch Vergleich des Buchwertes mit den geschätzten zukünftigen undiskontierten Cash Flows beurteilt, die aufgrund der Nutzung erwartungsgemäß entstehen. Wenn der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen die geschätzten zukünftigen undiskontierten Cash Flows übersteigt, wird eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen dem bisherigen Buchwert und dem Zeitwert vorgenommen.

Zum Verkauf bestimmte Sachanlagen werden separat angegeben und zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Zeitwert abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet. Diese Sachanlagen werden nicht weiter abgeschrieben.

Umlaufvermögen. Das Umlaufvermögen umfasst die Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich der Beträge, die nach einem Jahr fällig werden. In den Anmerkungen sind die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr angegeben.

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Marktpreisen angesetzt, wobei bei der Bestimmung des Materialaufwands im Allgemeinen das Durchschnittswertverfahren oder die Fifo-Methode (»First-in-First-out«) zur Anwendung kommt. Einige Tochtergesellschaften in den USA bewerten bestimmte Vorräte nach der Lifo-Methode (»Last-in-First-out«). Die Herstellungskosten umfassen neben den Material- und Fertigungseinzelkosten anteilige Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Wertpapiere und Beteiligungen. Wertpapiere und Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet, sofern dieser verfügbar ist. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung von Wertpapieren, die mit der Absicht zur kurzfristigen Veräußerung erworben wurden bzw. gehalten werden (Handelsbestand oder »Trading«-Papiere), werden ergebniswirksam erfasst. Unrealisierte Gewinne und Verluste aller anderen zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere und bestimmter Beteiligungen (Anlagebestand oder »Available-for-Sale«-Papiere) werden bis zu deren Verkauf, unter Berücksichtigung von Steuern, als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss ausgewiesen. Alle sonstigen Wertpapiere und Beteiligungen werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet. Sinkt der Zeitwert eines zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiers oder einer zu Anschaffungskosten bilanzierten Beteiligung nicht nur vorübergehend unter den Buchwert, führt dies zu einer erfolgswirksamen Abschreibung des Buchwertes auf den beizulegenden Zeitwert, der die neue Basis für die Anschaffungskosten des Wertpapiers bzw. der Beteiligung darstellt.

Bewertung zurückbehaltener Anteilsrechte an verkauften Forderungen. DaimlerChrysler behält Anteilsrechte an einigen verkauften und verbrieften Kunden- und Händlerforderungen zurück. Der Ansatz dieser zurückbehaltenen Anteilsrechte erfolgt zum Barwert der geschätzten Cash Flows nach Bedienung sämtlicher vorrangiger Anteilsrechte an den verkauften Forderungen. Der Konzern bestimmt den Wert seiner zurückbehaltenen Anteilsrechte anhand diskontierter Cash Flows zum Zeitpunkt des Verkaufs und zu jedem Quartalsende. Die Bewertung berücksichtigt historische und erwartete Zahlungseingänge für Tilgung und Zins aus den verkauften Forderungen, erwartete zukünftige Forderungsausfälle sowie geschätzte Rückzahlungen von Tilgung und Zins auf Finanzaktiva, die an Dritte ausgegeben wurden und durch verkaufte Forderungen gesichert sind.

Entsprechend der Bilanzierung von »Available-for-Sale«-Wertpapieren berücksichtigt der Konzern unrealisierte Gewinne bzw. Verluste aus Veränderungen des Zeitwertes von zurückbehaltenen Anteilsrechten nach Abzug der hierauf entfallenden Steuern bis zu deren Realisierung als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss im Eigenkapital. Aufgrund des nicht vorhandenen Markts für den An- oder Verkauf zurückbehaltener Anteilsrechte bestimmt der Konzern den zu schätzenden Zeitwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte durch Diskontierung der geschätzten Zahlungseingänge (»Cash-Out«-Methode) unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten Zinssatzes. Zur Bestimmung des Zeitwerts der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen nimmt der Konzern Schätzungen bezüglich des Anteils vorzeitiger Tilgungen, der Forderungsausfälle und der Zinsstrukturkurve vor. Diese Schätzungen basieren auf entsprechenden Erfahrungen bei vergleichbaren Forderungen, auf spezifischen Eigenschaften der veräußerten Forderungen bzw. auf an der Konjunkturerwartung orientierten Zinsstrukturkurven.

Eine erfolgswirksame Wertberichtigung aufgrund einer voraussichtlich nicht nur vorübergehenden Wertminderung ist in der Periode vorzunehmen, in der die geschätzten Cash Flows unter die Cash Flows sinken, die den Buchwerten der jeweiligen zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen zugrunde gelegt worden sind (nach Forderungsgruppen). Wertberichtigungen aufgrund von voraussichtlich nicht vorübergehenden Wertminderungen werden grundsätzlich als Umsatzreduzierung berücksichtigt.

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel des Konzerns werden unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesen. Anmerkung 21 enthält hierzu nähere Informationen. Im Rahmen der Konzern-Kapitalflussrechnung berücksichtigt der Konzern als liquide Mittel sämtliche hochliquiden Finanztitel, die eine ursprüngliche Laufzeit von weniger als drei Monaten aufweisen.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge-Aktivitäten. Derivative Finanzinstrumente wie z. B. Termingeschäfte, Swaps, Optionen, Futures, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors werden bei DaimlerChrysler für Sicherungszwecke eingesetzt. Die Bilanzierung der Finanzinstrumente basiert auf den Vorschriften von SFAS 133 »Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities« in der geänderten Fassung. Zum Zeitpunkt des Abschlusses eines derivativen Vertrages designiert DaimlerChrysler das Derivat als Absicherung von Zeitwertschwankungen eines Vermögensgegenstandes, einer Verbindlichkeit oder einer verbindlichen Vertragsvereinbarung (Fair Value Hedge) oder als Absicherung einer geplanten Transaktion bzw. von zukünftigen Cash-Flow-Schwankungen im Zusammenhang mit einem Vermögensgegenstand bzw. einer Verbindlichkeit (Cash Flow Hedge) oder als Absicherung einer Auslandsbeteiligung. DaimlerChrysler bilanziert alle derivativen Finanzinstrumente unabhängig vom Zweck oder der beabsichtigten Verwendung, für die sie gehalten werden, als Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten und bewertet sie mit ihrem Zeitwert. Zeitwertveränderungen der Derivate werden regelmäßig im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Loss berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Hedge-Beziehungen um Fair Value Hedges oder Cash Flow Hedges handelt. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam verbucht. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Loss) berücksichtigt. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Ergebnis berücksichtigt. Derivative Instrumente, die nicht die Voraussetzungen für ein Hedge-Accounting erfüllen, sind erfolgswirksam zum Zeitwert zu bilanzieren. Darüber hinaus sieht SFAS 133 vor, dass bestimmte, in Trägerkontrakten eingebettete derivative Instrumente separat bilanziert werden.

Weitere Informationen zu den Finanzinstrumenten sind in Anmerkung 33 enthalten.

Rückstellungen. Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist. Bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen werden die Rückstellungen regelmäßig angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte, bei Beginn eines Leasingvertrags oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Schätzung der passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten. Die Rückstellung berücksichtigt Rückgriffsforderungen an Zulieferer, sofern in den verkauften Produkten, für die DaimlerChrysler die Garantie übernimmt, Komponenten enthalten sind, die den Garantieverpflichtungen des Zulieferers unterliegen.

Die Rückstellung für Verkaufsfördermaßnahmen berücksichtigt die geschätzten Kosten für die Verkaufsfördermaßnahmen und die Anzahl der im Vorratsbestand der Händler gehaltenen Fahrzeuge. Die Mehrheit der sich bei den Händlern im Vorratsbestand befindenden Fahrzeuge wird innerhalb des folgenden Quartals verkauft. Bei den Anpassungen der Rückstellung für Verkaufsfördermaßnahmen werden aktuelle Erfahrungswerte berücksichtigt.

Gemäß Financial Accounting Standards Board (»FASB«) Interpretation (»FIN«) 45 »Guarantor's Accounting and Disclosure Requirements for Guarantees, Including Indirect Guarantees of Indebtedness of Others – an interpretation of FASB Statements No. 5, 57, and 107 and rescission of FASB Interpretation No. 34« nimmt DaimlerChrysler zum Zeitpunkt einer Garantiezusage eine Passivierung in Höhe des Zeitwertes für die grundsätzliche Übernahme der Verpflichtung aus der Gewährung der Garantie vor. Diese Vorschriften werden auf alle nach dem 31. Dezember 2002 neu herausgegebenen oder modifizierten Garantien angewendet. Wenn die Inanspruchnahme aus der Garantie wahrscheinlich ist und der Betrag zuverlässig geschätzt werden kann, wird für jede Garantie unabhängig vom Datum ihrer Gewährung eine Rückstellung für einen wahrscheinlichen Verlust gebildet. Weitere Informationen zu den Verpflichtungen des Konzerns aus Garantien sind in den Anmerkungen 25b und 32 enthalten.

DaimlerChrysler berücksichtigt Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen mit ihrem Zeitwert in der Periode, in der die Verpflichtung im Zusammenhang mit der Stilllegung der Sachanlage begründet wird. In Folgeperioden wird der Buchwert an die Änderungen in den erwarteten Zahlungsströmen angepasst und aufgezinst.

Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft. Konten mit Sichteinlagen werden unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Zinszahlungen auf die Sichteinlagen werden bei Fälligkeit in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Aktienorientierte Vergütung. DaimlerChrysler hat erstmalig die Vorschriften von SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« prospektiv auf alle Vergütungspläne angewendet, die seit dem 1. Januar 2003 begeben, modifiziert oder abgewickelt wurden. Für alle Stock-Option-Pläne, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt wurden, wird der Personalaufwand grundsätzlich zum Ausgabezeitpunkt der Stock-Options über den mit Hilfe eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells bestimmten Zeitwert der gewährten Rechte ermittelt, über den Erdienungszeitraum verteilt und gegen die Kapitalrücklage verrechnet. Stock-Option-Pläne, die vor dem 1. Januar 2003 gewährt wurden, werden weiterhin gemäß Accounting Principles Board Opinion (»APB«) 25 »Accounting for Stock Issued to Employees« und entsprechender Interpretationen bilanziert. Nach APB 25 wurde der Personalaufwand als Differenz von Referenzpreis und aktuellem Marktpreis der zugrunde liegenden Aktie zum Gewährungszeitpunkt der aktienorientierten Vergütung ermittelt.

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübbaren Optionsrechte in jeder Periode ergeben hätten.

	2004	2003	2002
Konzernergebnis (in Mio. €)			
Konzernergebnis	**2.466**	448	4.718
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	**81**	81	47
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	**(113)**	(164)	(161)
Pro-forma-Konzernergebnis	**2.434**	365	4.604
Ergebnis je Aktie (in €)			
Ergebnis je Aktie	**2,43**	0,44	4,68
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	**2,40**	0,36	4,57
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	**2,43**	0,44	4,67
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	**2,40**	0,36	4,54

Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung sind in Anmerkung 24 enthalten.

Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften. Im November 2003 und März 2004 erzielte das EITF einen Konsens in Bezug auf einen Teil der Fragestellungen von EITF 03-1 »The Meaning of Other-Than-Temporary Impairment and Its Application to Certain Investments«. EITF 03-1 behandelt die Bedeutung von nicht nur vorübergehenden Wertminderungen und ihre Anwendung auf Wertpapiere, die gemäß SFAS 115 »Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities« unter die Kategorien »Available-for-Sale« oder »Held-to-Maturity« fallen sowie Eigenkapitalinstrumente, die nach der »Cost Method« mit ihren Anschaffungskosten bilanziert werden. Das EITF verlangt bestimmte quantitative und qualitative Angaben zu unrealisierten Verlusten im Zusammenhang mit Wertpapieren, die unter die Kategorien »Available-for-Sale« oder »Held-to-Maturity« fallen. Darüber hinaus sieht EITF 03-1 für »Cost Method«-Investments, die mit ihren Anschaffungskosten bilan-

ziert werden, spezielle Angaben vor. Die Ansatz- und Bewertungsvorschriften von EITF 03-1 wurden bis zur Veröffentlichung ergänzender Vorschriften verschoben. Die von EITF 03-1 verlangten Anhangangaben sind in Anmerkung 20 enthalten.

Im November 2004 hat das FASB SFAS 151 »Inventory Costs, an amendment of ARB No. 43, Chapter 4« herausgegeben. SFAS 151 stellt klar, dass ungewöhnlich hohe Leerkosten, Frachtkosten, Verbringungskosten und Materialabfälle als Aufwand der Periode zu bilanzieren sind und verlangt die Zuordnung von fixen Produktionsgemeinkosten zu den Herstellungskosten auf der Grundlage der Normalkapazität der Produktionsanlagen. SFAS 151 ist prospektiv auf Herstellungskosten anzuwenden, die in nach dem 15. Juni 2005 beginnenden Geschäftsjahren anfallen. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von SFAS 151 auf den Konzernabschluss, erwartet aber keinen wesentlichen Effekt.

Im Dezember 2004 hat das FASB SFAS 123 (revised 2004) »Share-Based Payment« (»SFAS 123R«) herausgegeben. SFAS 123R regelt die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen eine Gesellschaft eigene Eigenkapitalinstrumente gegen Güter oder Dienstleistungen tauscht. Darüber hinaus regelt SFAS 123R die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen einer Gesellschaft aus dem Bezug von Gütern oder Dienstleistungen Verbindlichkeiten entstehen, deren Höhe von dem Zeitwert der eigenen Eigenkapitalinstrumente abhängt oder die durch Ausgabe von eigenen Eigenkapitalinstrumenten beglichen werden können. Vergütungspläne, die als Eigenkapital auszuweisen sind, werden zum Gewährungszeitpunkt einmalig mit dem Zeitwert bewertet. Vergütungspläne, die als Verbindlichkeit auszuweisen sind, werden bis zu deren Ausgleich an jedem Bilanzstichtag mit dem Zeitwert bewertet. SFAS 123R ist zum 1. Juli 2005 auf alle ab diesem Datum ausgegebenen, modifizierten, zurückgekauften oder annullierten Vergütungspläne auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode anzuwenden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von SFAS 123R auf den Konzernabschluss.

2. Darstellung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Konzern-Kapitalflussrechnung

DaimlerChrysler hat in Vorperioden sämtliche Effekte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen innerhalb der Konzern-Kapitalflussrechnung dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit zugeordnet. Diese Vorgehensweise führte hinsichtlich derjenigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die aus dem Verkauf von Vorräten resultierten dazu, dass im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ein Zufluss von Zahlungsmitteln und im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ein Abfluss von Zahlungsmitteln dargestellt wurde, obwohl aus konsolidierter Sicht keine Zahlungsströme bestanden. Beruhend auf Hinweisen von Mitarbeitern der »Securities and Exchange Commission« hat DaimlerChrysler im Jahr 2004 beschlossen, die Effekte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, soweit sie direkt in Zusammenhang mit dem Verkauf von DaimlerChrysler-Produkten stehen, auf Konzernebene dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zuzuordnen. Diese Darstellung führt im Ergebnis dazu, dass Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services eliminiert werden. DaimlerChrysler hat darüber hinaus beschlossen, dass zu Zwecken der Vergleichbarkeit die Darstellung der Jahre 2002 und 2003 ebenfalls geändert wird.

Die Zahlungsströme bezüglich der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die nicht mit dem Verkauf von Vorräten in Verbindung stehen sowie der Forderungen gegenüber Endkunden in Zusammenhang mit der Lieferung oder dem Verkauf über einen unabhängigen Händler, werden weiterhin innerhalb des Cash Flows aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln zum 31. Dezember 2002 und 31. Dezember 2003, die Netto-Veränderung der Zahlungsmittel sowie der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit für die jeweiligen Geschäftsjahre blieben unverändert. Die Auswirkungen der Umgliederung auf die Cash Flows aus Geschäfts- und Investitionstätigkeit der Konzern-Kapitalflussrechnung der Jahre 2002 und 2003 betragen:

	2003	2002
Angaben in Mio. €		
Cash Flow der Geschäftstätigkeit wie bisher berichtet	16.496	18.016
Aus dem Cash Flow der Investitionstätigkeit umgegliederte Beträge	(2.670)	(2.107)
Cash Flow der Geschäftstätigkeit nach Umgliederung	13.826	15.909
Cash Flow der Investitionstätigkeit wie bisher berichtet	(16.278)	(12.946)
In den Cash Flow aus Geschäftstätigkeit umgegliederte Beträge	2.670	2.107
Cash Flow der Investitionstätigkeit nach Umgliederung	(13.608)	(10.839)

3. Konsolidierungskreis, bestimmte »Variable Interest Entities« und wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst –neben der DaimlerChrysler AG – 485 (2003: 440) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 4 (2003: 4) Gesellschaften (»Variable Interest Entities«), die gemäß dem Bilanzierungsstandard FIN 46R zu konsolidieren sind. Darüber hinaus werden 105 (2003: 100) Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Im Berichtsjahr sind 74 Tochterunternehmen erstmals in den Konzernabschluss einbezogen worden. 29 Tochterunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Die Auswirkungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind, sofern wesentlich, bei den einzelnen Abschlussposten erläutert. 3 (2003: 3) Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Verfügungsbeschränkungen unterliegen, werden nicht konsolidiert. Der Einfluss der nicht konsolidierten Tochterunternehmen (»verbundene Unternehmen«) sowie der nicht nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen (»assoziierte Unternehmen«) auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns war einzeln und insgesamt betrachtet von untergeordneter Bedeutung.

Konsolidierte »Special Purpose Entities«
DaimlerChrysler wendet die Vorschriften der FASB Interpretation No. 46 (revised 2003) »Consolidation of Variable Interest Entities« (»FIN 46R«) seit dem 31. Dezember 2003 auf »Special Purpose Entities« und seit dem 31. März 2004 auf alle übrigen Gesellschaften an. Die Anwendung von FIN46R führte zur Konsolidierung mehrerer Gesellschaften, darunter im Wesentlichen Leasingstrukturen, die in der Vergangenheit außerhalb der Bilanz geführt wurden und nach FIN 46R als »Special Purpose Entities« anzusehen sind. DaimlerChrysler ist der wesentliche Nutznießer dieser Gesellschaften und hat diese entsprechend seit 31. Dezember 2003 konsolidiert. Bei Leasingstrukturen wurden »Variable Interest Entities« gegründet, deren Eigentümer Dritte sind. Die »Variable Interest Entities« nahmen finanzielle Mittel auf, indem sie Fremd- oder Eigenkapitaltitel an unabhängige Investoren begaben. Die »Variable Interest Entities« verwendeten die Fremd- und Eigenkapitalmittel zum Erwerb von Sachanlagevermögen, das von DaimlerChrysler gemietet und im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit genutzt wird. Am Ende des Mietzeitraums hat DaimlerChrysler im Allgemeinen die Option, das Sachanlagevermögen zu erwerben oder das Mietverhältnis zu neuen Bedingungen fortzusetzen. Die Summe der Aktiva dieser konsolidierten Gesellschaften betrug zum 31. Dezember 2004 € 0,7 (2003: € 0,4) Mrd., die Summe der Verbindlichkeiten betrug per 31. Dezember 2004 € 0,8 (2003: € 0,4) Mrd. In der Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung des Jahres 2003 wurde ein kumulierter Effekt aus der Erstkonsolidierung dieser »Special Purpose Entities« in Höhe von € (30) Mio. (darin Steuereffekt von € 35 Mio.) berücksichtigt (€ (0,03) je Aktie). Die Aktiva dienen im Allgemeinen als dingliche Sicherheit für das langfristige Fremdkapital dieser Gesellschaften. Die Gläubiger dieser Gesellschaften haben, außer im Falle von vom Konzern ausgelegten Garantien, keinen Rückgriff auf das Konzernvermögen.

Weitere signifikante »Variable Interest Entities«
DaimlerChrysler hält darüber hinaus Eigenkapitalanteile oder andere variable Anteile an weiteren Gesellschaften, bei denen der Konzern jedoch nicht der wesentliche Nutznießer ist. Informationen zu »Variable Interest Entities«, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, sowie zu Vereinbarungen mit Bankenfonds, können den nachfolgenden Ausführungen zu »Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen« und der Anmerkung 34 entnommen werden. Daneben hält DaimlerChrysler Eigenkapitalanteile oder andere variable Anteile an Gesellschaften, bei denen der Konzern nicht der wesentliche Nutznießer ist und die zum Teil »at cost« in den Konzernabschluss einbezogen werden. Hierbei handelt es sich um Beziehungen zu Händlern, Lieferanten und Dienstleistern. Zum 31. Dezember 2004 betrug die Bilanzsumme dieser Gesellschaften € 0,4 (2003: € 0,3) Mrd., die gesamten Verbindlichkeiten beliefen sich auf € 0,5 (2003: € 0,3) Mrd. Das maximale Verlustrisiko des Konzerns aus den Verbindungen zu diesen Gesellschaften beträgt zum 31. Dezember 2004 € 0,1 (2003: € 0,2) Mrd.

Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen
EADS. Zum 31. Dezember 2004 war die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) das bedeutendste Unternehmen, das nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurde. Die rechtliche Beteiligungsquote des Konzerns an der EADS betrug zum 31. Dezember 2004 30,2%.

Am 7. Juli 2004 hat DaimlerChrysler 22.227.478 Stück EADS-Anteile (2,8% an EADS) im Rahmen einer Wertpapierleihe an die Deutsche Bank AG verliehen. Die Wertpapierleihe ist in verschiedene Tranchen unterteilt, deren Laufzeiten zwischen drei und vier Jahren betragen. Im Gegenzug erhielt DaimlerChrysler eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot. Da diese Transaktion nicht als eine Veräußerung zu werten ist, werden die zugrunde liegenden Anteile weiterhin als Investment klassifiziert, so dass DaimlerChrysler die Beteiligung an EADS weiterhin mit einer Anteilsquote von 33,0% bilanziert.

Aufgrund der Wertentwicklung des Investments und des EADS-Aktienkurses über mehrere Perioden hinweg, hat DaimlerChrysler zum 30. September 2003 festgestellt, dass der anteilige Marktwert der EADS den Buchwert nicht nur vorübergehend unterschritt. Zur Ermittlung des Marktwertes der Beteiligung wurde der Börsenkurs der EADS-Aktie mit der Stückzahl der im Konzernbesitz befindlichen Anteile multipliziert. Zur Beurteilung der nicht nur vorübergehenden Wertminderung wurden zu diesem Zeitpunkt die Dauer der Wertminderung und Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen dem Buchwert und dem anteiligem Markwert herangezogen. Obwohl EADS verschiedene Geschäftsfelder besitzt, ist EADS über seine Airbus Division, die rund 60% der Umsatzerlöse des EADS Konzerns generiert, vor allem im zivilen Luftfahrtgeschäft tätig. Demzufolge wurde der Aktienkurs durch die schwierige Situation in der Luftfahrtindustrie negativ beeinflusst, die sich als Folge der Terroranschläge des 11. September 2001, des Ausbruches der SARS-Krankheit und des Irak-Konflikts ergab. Darüber hinaus führte der Verfall des USD gegenüber dem Euro zu weiteren negativen Markteinschätzungen für die zivile Luftfahrtindustrie. Aus diesem Grund hat DaimlerChrysler den Buchwert der Beteiligung an EADS zum 30. September 2003 außerplanmäßig in Höhe von € 1,96 Mrd. auf den damals anteiligen Marktwert von € 3,5 Mrd. abgeschrieben. Der wertberichtigte Buchwert bildet die neue Basis für die Fortschreibung der EADS nach der Equity-Methode.

Die anteiligen Equity-Ergebnisse der EADS sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Position »Finanzergebnis« enthalten und betrugen im Jahr 2004 € 249 (2003: € (1.845); 2002: € 281) Mio., einschließlich den Anpassungen aus Sicht des Konzerns als Investor, wobei die außerordentliche Abschreibung im Jahr 2003 in Höhe von € 1.960 Mio. in einer separaten Zeile gezeigt wird. Im Ergebnis des Jahres 2002 sind Abschreibungen auf den Geschäftswert in Höhe von € 114 Mio. aus der Erstanwendung von SFAS 142 nicht enthalten. Diese werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter der Position »Anpassungen aus der Erstanwendung von FIN 46R und SFAS 142« ausgewiesen.

Der Buchwert der Beteiligung an EADS betrug zum 31. Dezember 2004 € 3.854 (2003: € 3.583) Mio. Zu diesem Stichtag und zum 31. Dezember 2003 lag der Anteil des Konzerns am Reinvermögen (Eigenkapital) der EADS, im Wesentlichen aufgrund der außerordentlichen Abschreibung im dritten Quartal des Jahres 2003, jeweils um € 1.899 Mio. über dem Buchwert. Der Börsenwert der Anteile an EADS betrug zum 31. Dezember 2004 € 5.704 Mio.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten US-GAAP-Abschlüsse von EADS dar, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern sind:

EADS			
	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung [1]			
Umsatzerlöse	**30.977**	27.650	28.769
Jahresergebnis	**753**	348	521
Angaben zur Bilanz [2]			
Anlagevermögen	**29.331**	27.305	
Übrige Aktiva	**26.099**	24.804	
Summe Aktiva	**55.430**	52.109	
Eigenkapital	**17.434**	16.611	
Anteile in Fremdbesitz	**1.971**	1.717	
Rückstellungen	**9.299**	8.055	
Übrige Passiva	**26.726**	25.726	
Summe Passiva	**55.430**	52.109	

1 Die Angaben betreffen den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.
2 Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

MMC. Mit Beschlussfassung vom 22. April 2004 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG entschieden, keine weitere finanzielle Unterstützung für die Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) mehr zu leisten und nicht an der im Juli 2004 vorgesehenen Rekapitalisierung von MMC teilzunehmen. Zum Zeitpunkt dieser Entscheidung hielt DaimlerChrysler 37% stimmberechtigte Anteile an MMC und war mit drei von acht Mitgliedern (entspricht einer Repräsentanz von rund 38%) im Board of Directors von MMC vertreten.

In der Zeit zwischen der Entscheidung vom 22. April 2004 und der Hauptversammlung von MMC am 29. Juni 2004 arbeitete MMC zusammen mit seinen anderen wesentlichen Anteilseignern, Kapitalgebern und potenziellen Investoren an einem auf dieser Hauptversammlung zu beschließenden Restrukturierungsplan, der auch eine Rekapitalisierung von MMC einschloss. DaimlerChrysler nahm weder an diesen Gesprächen teil, noch beteiligte sich DaimlerChrysler an irgendeiner der im Restrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen. Dennoch war eine Zustimmung von DaimlerChrysler zu diesem Restrukturierungsplan erforderlich, da DaimlerChrysler aufgrund seines maßgeblichen Anteilsbesitzes an MMC zu diesem Zeitpunkt noch ein Vetorecht gegen derartige Beschlüsse besaß.

Am 29. Juni 2004 stimmten die Anteilseigner von MMC dem Restrukturierungsplan zu. Dieser Restrukturierungsplan beinhaltete unter anderem die Kapitalzuführung durch einen neuen Investor, der im Gegenzug 33,3% neue stimmberechtigte Anteile erhielt und somit zum größten Anteilseigner von MMC wurde. Zusätzlich wurden drei Arten von Wandelschuldverschreibungen an einige der schon bestehenden MMC-Anteilseigner (jedoch unter Ausschluss von DaimlerChrysler) und neue Investoren ausgegeben.

Dem neuen Investor, der 33,3% der Anteile an MMC erworben hatte, wurde vertraglich von MMC das einseitige Recht garantiert, wesentliche operative Entscheidungen treffen zu können. Maßnahmen konnten nun vom neuen Hauptinvestor gemeinsam mit anderen großen institutionellen Investoren umgesetzt werden. Diese Gruppe japanischer Investoren, die zusammen die Mehrheit der Anteile an MMC halten, besitzt nachweislich die Möglichkeit, MMC zu beherrschen.

In dem zu diesem Zeitpunkt aus zwölf Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrats von MMC war DaimlerChrysler nur noch mit zwei Mitglieder vertreten (entspricht einer Repräsentanz von 16,7%). Dies ermöglicht es DaimlerChrysler nicht mehr, Beschlüsse des Aufsichtrats zu verhindern oder gegen Entscheidungen des Gremiums Veto einzulegen.

Aufgrund der Kapitalmaßnahmen sank der Anteil von DaimlerChrysler am stimmberechtigten MMC-Kapital im zweiten Quartal 2004 von 37,0% auf 24,7%. Dabei ist die Unterschreitung einer Anteilsquote von 33% von besonderer Bedeutung, da das japanische Recht vorsieht, dass zur Wahrnehmung bestimmter Schutzrechte von Anteilseignern, beispielsweise im Rahmen einer Liquidation der Gesellschaft, beim Verkauf wesentlicher Teile oder sämtlicher geschäftlichen Aktivitäten einer Gesellschaft oder bei der Zustimmung zu einer Fusion der Gesellschaft mit anderen Gesellschaften, ein Anteilsbesitz von mindestens einem Drittel notwendig ist. Demzufolge besitzt DaimlerChrysler keine erforderlichen Sperr- bzw. Vetorechte mehr, die nach Ansicht von DaimlerChrysler unabdingbar für die Ausübung eines wesentlichen Einflusses sind, sondern hat auf diese Rechte durch die Zustimmung zum Restrukturierungsplan von MMC verzichtet. Durch den zukünftigen Umtausch der von MMC an die anderen Investoren begebenen Wandelschuldverschreibungen in stimmberechtigte Aktien wird eine weitere Verwässerung der Anteilsquote von DaimlerChrysler an MMC auf unter 11% stattfinden.

Darüber hinaus sind alle von DaimlerChrysler ernannten leitenden Führungskräfte bei MMC von ihren Positionen zurückgetreten und haben – zusammen mit sämtlichen sonstigen von DaimlerChrysler entsandten Mitarbeitern – MMC vor dem 30. Juni 2004 verlassen. Der zu DaimlerChrysler zurückgekehrte betroffene Personenkreis umfasste mehr als 50 Führungskräfte. Den MMC Mitarbeitern wurde bereits am 24. Mai 2004 offiziell mitgeteilt, dass die Führungskräfte von DaimlerChrysler von ihren Aufgaben entbunden wurden und die Führungsverantwortung an andere Führungskräfte übertragen wurde, die nicht in Beziehung mit DaimlerChrysler standen.

Aufgrund der aufgeführten Ereignisse verlor DaimlerChrysler seine Fähigkeit, die Geschäfts- und Finanzpolitik von MMC maßgeblich zu beeinflussen. Konsequenterweise beendete der Konzern am Tag der MMC-Hauptversammlung (29. Juni 2004) die Einbeziehung seiner Anteile an MMC nach der Equity-Methode und bilanziert seit diesem Zeitpunkt das Investment in MMC als Beteiligung zu Marktwerten (vgl. Anmerkung 20).

Zum 31. Dezember 2004 reduzierte sich der Anteil von DaimlerChrysler am stimmberechtigten MMC-Kapital weiter auf 19,7%. Der Buchwert der Beteiligung an MMC betrug zum 31. Dezember 2004 € 459 (2003: € 959) Mio.

Der negative Ergebnisbeitrag von MMC ist im ersten Halbjahr des Jahres 2004 noch anteilig nach der Equity-Methode im Konzernabschluss enthalten und beträgt € (655) Mio. In den Jahren 2003 und 2002 betrugen die anteiligen Verluste von MMC € (281) Mio. bzw. € (88) Mio. Der Betrag des Jahres 2004 beinhaltet die Effekte aus der Anteilsverwässerung in Höhe von € (135) Mio. und Gewinne aus der Wechselkursabsicherung der Finanzierung des Investments in Höhe von € 195 Mio. (€ 120 Mio. nach Steuern). Diese Effekte aus der Anteilsverwässerung sowie die Gewinne aus der Wechselkursabsicherung sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Position »Finanzergebnis« enthalten.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten US-GAAP-Abschlüsse von MMC dar, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren:

MMC			
	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung [1]			
Umsatzerlöse	**9.858**	27.129	27.847
Jahresergebnis	**(1.730)**	(759)	(238)
Angaben zur Bilanz [2]			
Anlagevermögen		7.287	
Übrige Aktiva		10.237	
Summe Aktiva		17.524	
Eigenkapital		1.116	
Anteile in Fremdbesitz		114	
Rückstellungen		4.077	
Übrige Passiva		12.217	
Summe Passiva		17.524	

1 Die Angaben betreffen im Jahr 2004 den Zeitraum 1. Oktober bis 31. März und in den Jahren 2003 und 2002 den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September entsprechend.
2 Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September. Aufgrund der Beendigung der Einbeziehung von MMC nach der Equity-Methode entfällt für 2004 die Angabe von Bilanzdaten.

Toll Collect. DaimlerChrysler Services AG (»DaimlerChrysler Services«), die Deutsche Telekom AG (»Deutsche Telekom«) und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (»Cofiroute«) (insgesamt das »Konsortium«) haben im Dezember 2002 einen Konsortialvertrag geschlossen, um ein elektronisches Mauterhebungssystem zu entwickeln und im Rahmen einer gemeinsamen Projektgesellschaft aufzubauen sowie zu betreiben. Basis hierfür ist eine Vereinbarung über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines elektronischen Systems zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, die im September 2002 zwischen DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom und Cofiroute sowie der Bundesrepublik Deutschland getroffen wurde (Betreibervertrag). DaimlerChrysler Services und die Deutsche Telekom halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen »Toll Collect«). Cofiroute hält die restlichen 10% der Anteile an diesen beiden Gesellschaften. Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von € 70 Mio. beschränkt. DaimlerChrysler und Deutsche Telekom sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen. DaimlerChrysler Services bezieht den Anteil an Toll Collect nach der Equity-Methode in den Abschluss ein. Der Konzern hält signifikante variable Anteile an Toll Collect, einer »Variable Interest Entity«, hat aber festgestellt, dass er nicht der wesentliche Nutznießer dieser Verbindung ist und daher Toll Collect nicht konsolidieren muss.

Toll Collect hat seit seiner Gründung im Jahr 2002 keine Umsatzerlöse erzielt. Das Jahresergebnis von Toll Collect betrug im Jahr 2004 € (1.071) (2003: € (206); 2002: € (45)) Mio. Zum 31. Dezember 2004 betrugen die kurzfristigen Vermögensgegenstände € 77 (2003: € 114) Mio., die langfristigen Vermögensgegenstände € 458 (2003: € 818) Mio., die kurzfristigen Verbindlichkeiten € 296 (2003: € 883) Mio., die langfristigen Verbindlichkeiten € 1.173 (2003: € 71) Mio. und das Eigenkapital € (934) (2003: € (22)) Mio. Die Vermögensgegenstände bestehen hauptsächlich aus den Sachanlagen, die für die Mauterhebung notwendig sind. Die Verbindlichkeiten setzen sich hauptsächlich aus Bankverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber Subunternehmern zusammen.

Die Verbindungen von DaimlerChrysler zu Toll Collect bestehen aus der Kapitalbeteiligung und verschiedenen Garantien bzgl. der Finanzierung der Toll Collect GmbH und für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mauterhebungssystems. Als Ergebnis der Bewertung des Betreibervertrags und der dazu abgeschlossenen Ergänzungsvereinbarung sowie der Geschäftstätigkeit von Toll Collect, berücksichtigte DaimlerChrysler im Jahr 2004 Aufwendungen von € 480 (2003: € 261; 2002: € 20) Mio. Neben der vollständigen Wertberichtigung des Investments in Toll Collect im Jahr 2003 waren im Jahr 2004 € 480 (2003: € 65) Mio. einer Rückstellung zuzuführen, die in den Konzernbilanzen von DaimlerChrysler zum 31. Dezember 2004 und 2003 enthalten ist. Die Verluste aus dem Investment in Toll Collect sind in den Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für die Jahre 2004, 2003 und 2002 im Finanzergebnis enthalten.

Die wichtigsten Annahmen bei der Bilanzierung des Investments in Toll Collect betrafen den Starttermin des Mauterhebungssystems, die geschätzten Kosten für die Entwicklung bzw. Errichtung sowie den Betrieb des Systems. Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Die Verzögerung beim erwarteten Start des Systems führte bei Toll Collect zu Umsatzeinbußen und zur Zahlung von Vertragsstrafen. Darüber hinaus resultierten weitere Verluste aus Mehraufwendungen für die Entwicklung und Errichtung des Mauterhebungssystems, die nicht von der Bundesrepublik Deutschland erstattet werden.

Am 19. Februar 2004 hatte die Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Toll Collect-Konsortium eine Kündigungsanzeige abgegeben. In anschließenden Verhandlungen einigten sich die Konsorten mit der Bundesrepublik Deutschland am 29. Februar 2004 auf eine Fortsetzung des Mautprojekts. In dieser Ergänzungsvereinbarung, die im April 2004 notariell umgesetzt wurde, einigten sich die Bundesrepublik Deutschland und die Konsortialmitglieder darauf, das Mauterhebungssystem unter Verwendung von on-board-units (»OBUs«), die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügen, zum 1. Januar 2005 einzuführen (Beginn von Phase 1). Sofern keine Verlängerung der Phase 1 erfolgt, die unter gewissen Umständen um bis zu einem Jahr verlängert werden kann, wird das Mauterhebungssystem entsprechend dem Betreibervertrag zum 1. Januar 2006 installiert und in Betrieb genommen (Beginn von Phase 2).

Die Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen und weitere Vertragsvereinbarungen entsprechend der Ergänzungsvereinbarung vom April 2004 und dem Betreibervertrag werden im Folgenden näher beschrieben.

Vergütungsminderungen und weitere vertragliche Vereinbarungen aus der Ergänzungsvereinbarung:

- Während der Phase 1 haften die Toll Collect GmbH oder das Konsortium für entstandene Netto-Mautausfälle (Mautausfälle abzüglich der Vergütung der Toll Collect GmbH) der Bundesrepublik Deutschland bis zu einem Betrag von € 1 Mrd. pro Jahr, jedoch höchstens bis zu einem Betrag von € 83,4 Mio. pro Kalendermonat.

- Aufgrund der geringfügigen Einschränkung der Funktionalität während der Phase 1 wird die Bundesrepublik Deutschland nur 95% der nach dem Betreibervertrag vorgesehenen Vergütung an Toll Collect GmbH entrichten.

- Die Bundesrepublik Deutschland leistet die volle 95%-Vergütung jedoch nur, wenn die über das Mautsystem erzielten Brutto-Mauteinnahmen der Bundesrepublik Deutschland im jeweiligen Monat mindestens 80% der erwarteten Mauteinnahmen betragen. Die Vergütung entfällt, wenn die tatsächlichen Brutto-Mauteinnahmen den monatlichen Haftungshöchstbetrag von € 83,4 Mio. um nicht mehr als 20% der erwarteten Brutto-Mauteinnahmen übersteigen. Zwischen diesen beiden Schwellen hängt die Vergütung von den erzielten Mauteinnahmen ab.

Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen im Betreibervertrag. Das Versäumnis verschiedenen Verpflichtungen nachzukommen, die aus dem Betreibervertrag hervorgehen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen könnten. Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: Während der Phase 1 auf € 75 Mio. pro Jahr, während der ersten neun Monate nach dem Ende der Phase 1 auf € 56,25 Mio., danach bis zur Erteilung der endgültigen Betriebserlaubnis auf einen jährlichen Gesamtbetrag von € 150 Mio., und für die Folgejahre auf einen jährlichen Gesamtbetrag von € 100 Mio. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%. Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen des Bundes im Falle einer Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber Dritten werden nicht auf die Begrenzung von € 1 Mrd. pro Jahr in Phase 1 angerechnet.

Der Betreibervertrag sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen DaimlerChrysler Services AG, Deutsche Telekom AG und das Konsortium eingeleitet. Die Bundesrepublik Deutschland verlangt Schadenersatz einschließlich Vertragsstrafen und Begleichung von Mautausfall, der angeblich durch die Verspätung der Inbetriebnahme des Mautsystems entstanden ist. Vergleiche auch die Ausführungen in Anmerkung 31.

Jedes Konsortialmitglied (einschließlich DaimlerChrysler Services) hat Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland in Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems abgegeben. Darüber hinaus garantiert die DaimlerChrysler AG Bankkredite zugunsten des Konsortiums. Diese Garantien, die von gewissen Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

- *Garantie von Bankkrediten.* Die DaimlerChrysler AG garantiert gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von € 600 Mio. Bankkredite, die dem Konsortium gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50%-Anteil des Konzerns an der insgesamten Sicherung.

- *Garantie für Verpflichtungen.* Die Konsortialmitglieder garantieren gegenüber der Bundesrepublik Deutschland, gesamt- und einzelschuldnerisch, dass die Toll Collect GmbH ihren Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachkommt, ein vollfunktionsfähiges Mautsystem aufzubauen und zu betreiben. Diese Garantie erlischt eine Jahr nach dem erfolgreichen Start des Mautsystems mit voller Funktionalität, der für den 1. Januar 2006 vorgesehen ist.

– *Kapitalintakthalteerklärung.* Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch, weiteres Eigenkapital bei Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote in Höhe von mindestens 15% (nach HGB) zu gewährleisten (20% bis 31. August 2004). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des Betreibervertrages am 31. August 2015 oder früher, falls der Betreibervertrag vorzeitig gekündigt werden sollte. Eine solche Nachschussverpflichtung könnte eintreten, falls Toll Collect GmbH wegen Minderleistung Vergütungsminderungen hinnehmen muss, falls die Bundesrepublik Deutschland gegen die Toll Collect GmbH erfolgreich entgangene Mauteinnahmen für Zeiträume, in denen das Mautsystem nicht vertragsgemäß funktionierte, durchsetzt, oder falls Toll Collect GmbH Vertragsstrafen, die aus den oben genannten Vereinbarungen hervorgehen könnten, entrichten muss. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Geschäftstätigkeit von Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderlich Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Während die maximale zukünftige Verpflichtung von DaimlerChrysler aus der Bankgarantie bestimmt werden kann (€ 600 Mio.), kann das maximale Verlustrisiko aus der Garantie für Verpflichtungen sowie der Kapitalintakthalteerklärung aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden. Das maximale Verlustrisiko kann daher das Risiko aus der Bankgarantie und der bereits durch Rückstellungen abgedeckten Risiken wesentlich übersteigen.

Nachdem am 14. Dezember 2004 erfolgten Beitritt der Toll Collect GmbH zum Betreibervertrag erhielt Toll Collect am 15. Dezember 2004 von der Regierung die »Besondere Vorläufige Betriebserlaubnis« für das Mauterhebungssystem in Phase 1; das System wurde am 1. Januar 2005 mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität erfolgreich in Betrieb genommen.

debis AirFinance. Im November 1995 beteiligte sich DaimlerChrysler mit insgesamt 45% an debis AirFinance (»dAF«), einer in Amsterdam registrierten Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die zur Vermietung von Flugzeugen und damit in Zusammenhang stehender technischer Ausrüstung gegründet wurde. Die restlichen Kapitalanteile an dAF werden von mehreren Banken gehalten. DaimlerChrysler hält signifikante variable Anteile an dAF, einer »Variable Interest Entity«, hat jedoch festgestellt, dass der Konzern nicht der wesentliche Nutznießer dieser Gesellschaft ist und daher dAF nicht konsolidieren muss. DaimlerChrysler bezieht den Anteil an dAF nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein.

Die Umsatzerlöse der Gesellschaft beliefen sich im Jahr 2004 auf € 323 (2003: € 340; 2002: € 528) Mio. Zum 31. Dezember 2004 beliefen sich die Bilanzsumme auf € 2.517 (2003: € 2.626) Mio., die Finanzverbindlichkeiten auf € 1.803 (2003: €1.783) Mio., die Summe der Verbindlichkeiten auf € 2.400 (2003: € 2.521) Mio., das Eigenkapital auf € 117 (2003: € 105) Mio.

Die Verbindungen von DaimlerChrysler zu dAF bestehen im Wesentlichen aus der Kapitalbeteiligung sowie aus nachrangigen Darlehensforderungen und unbesicherten Darlehen. Im vierten Quartal des Jahres 2004 wurden Wertberichtigungen auf die Kapitalbeteiligung und die Darlehensforderungen vorgenommen, wodurch ein Aufwand von € 222 Mio. entstand. Die Wertberichtigung erfolgte auf der Basis von geschätzten Zeitwerten des Eigenkapitals von dAF und der gewähren Darlehen. Das maximale Verlustrisiko von DaimlerChrysler zum 31. Dezember 2004 beschränkt sich auf das Investment sowie die Darlehen und beträgt € 291 Mio.

Andere nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen, die zugleich »Variable Interest Entities« sind. Darüber hinaus hält DaimlerChrysler signifikante variable Anteile an weiteren assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, bei denen der Konzern nicht der wesentliche Nutznießer ist. Zum 31. Dezember 2004 beträgt die Bilanzsumme dieser Gesellschaften € 0,6 (2003: € 0,6) Mrd., die gesamten Verbindlichkeiten belaufen sich auf € 0,4 (2003: € 0,4) Mrd. Das maximale Verlustrisiko des Konzerns aus den Verbindungen zu diesen Gesellschaften beträgt zum 31. Dezember 2004 € 0,3 (2003: € 0,3) Mrd.

4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Erwerbe. Am 14. März 2003 erwarb DaimlerChrysler im Rahmen der weltweiten Strategie für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge von MMC einen Minderheitsanteil in Höhe von 43% an MFTBC zu einem Kaufpreis von € 764 Mio. in bar, zuzüglich verschiedener direkt zuordenbarer Anschaffungsnebenkosten. MFTBC entwickelt, konstruiert, produziert, montiert und verkauft leichte, mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge und Busse, insbesondere in Japan und anderen asiatischen Ländern. Ebenfalls am 14. März 2003 erwarben zehn Gesellschaften der Mitsubishi Gruppe von MMC gemäß einer gesonderten Vereinbarung einen Minderheitsanteil von insgesamt 15% an MFTBC zu einem Kaufpreis von rund € 266 Mio. in bar. Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen zusätzlichen Anteil in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis von € 394 Mio. in bar. Infolge dieser Transaktionen hält MMC nun einen Minderheitsanteil von 20% an MFTBC. Insgesamt bezahlte DaimlerChrysler für den Mehrheitsanteil von 65% an MFTBC € 1.251 Mio. Dieser Betrag ergibt sich aus den Kaufpreisen inklusive der direkt zurechenbaren Anschaffungsnebenkosten für die Erwerbe in den Jahren 2003 (€ 770 Mio.) und 2004 (€ 394 Mio.) sowie einem Betrag in Höhe von € 87 Mio., der im Rahmen der Anteilserwerbe an MMC durch den Konzern entrichtet wurde und indirekt MFTBC zuzuordnen war. MMC wurde zum Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs an MFTBC nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. DaimlerChrysler ordnet die konsolidierten Ergebnisse von MFTBC ab dem Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs dem Segment Nutzfahrzeuge zu. Vor diesem Zeitpunkt wurden die anteiligen Ergebnisse des Konzerns nach der Equity-Methode in das Segment Nutzfahrzeuge einbezogen (vgl. Anmerkung 35).

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC-Fahrzeugen erkannt, die nach dem Juli 1974 produziert wurden. Während des zweiten und dritten Quartals 2004 hat DaimlerChrysler diese Qualitätsthemen umfassend beurteilt und notwenige technische Lösungen und die Vorgehensweise zur Umsetzung festgesetzt. Die in den Zwischenabschlüssen des Jahres 2004 enthaltenen Aufwendungen basierten auf dem jeweiligen Stand der Untersuchungen und auf den von DaimlerChrysler vorgenommenen Schätzungen der wahrscheinlich anfallenden Kosten zur Behebung der Qualitätsprobleme.

Von den bei MFTBC entstandenen Aufwendungen in Höhe von € 1,1 Mrd. wurden bei DaimlerChrysler (1) € 0,1 Mrd. noch im Finanzergebnis gebucht, da die Abschlüsse von MFTBC mit einem Monat Zeitversatz im Konzernabschluss einbezogen werden. Dieser Betrag betrifft das anteilige Ergebnis von DaimlerChrysler an Beträgen, die als Wertaufhellung von Einschätzungen einzustufen waren und vor der Vollkonsolidierung von MFTBC vorgenommen wurden. Aufwendungen von (2) € 0,7 Mrd. wurden den Umsatzkosten des dritten Quartals 2004 zugeordnet, da sich diese auf den ersten Anteilserwerb von 43% der Anteile an MFTBC aus dem Jahr 2003 bezogen, für den die Kaufpreiszuordnung auf die Vermögensgegenstände und Schulden bereits abgeschossen war. Dieser Betrag beinhaltet auch den 35%-igen Anteil der Minderheitsgesellschafter von MFTBC an diesen Aufwendungen. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Erstkonsolidierung des im Jahr 2004 erworbenen 22%-Anteils an MFTBC (3) € 0,2 Mrd. den Geschäftswerten und (4) € 0,1 Mrd. den aktivierten latenten Steuern zugeordnet.

Aufgrund des Umfangs der Qualitätsthemen ist die Untersuchung und die Bewertung des Umfangs notwendiger Rückrufaktionen und anderer Qualitätsmaßnahmen noch nicht abgeschlossen, so dass es für DaimlerChrysler notwendig sein könnte, das Vorgehen zu überarbeiten oder anzupassen. MFTBC erwartet, dass die Abwicklung der Qualitätsthemen bis Ende 2005 weitgehend abgeschlossen ist.

Von dem vorläufigen Gesamtkaufpreis für MFTBC ordnete DaimlerChrysler € 95 Mio. den gesetzlich geschützten Warenzeichen zu, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen; € 81 Mio. wurden Technologien mit einer Nutzungsdauer von 10 Jahren und € 49 Mio. anderen identifizierbaren immateriellen Vermögensgegenständen zugeordnet. Auf erworbene und nicht nutzbare Forschungs- und Entwicklungsprojekte entfielen € 14 Mio., die in der jeweiligen Erwerbsperiode wertberichtigt wurden. Weiterhin ordnete DaimlerChrysler € 6.206 Mio. den erworbenen materiellen Vermögensgegenständen und € 5.469 Mio. den erworbenen Passiva zu. Der verbliebene Betrag in Höhe von € 275 Mio. wurde den Geschäftswerten des Segments Nutzfahrzeuge zugerechnet. DaimlerChrysler geht nicht davon aus, dass die Geschäftswerte steuerlich abzugsfähig sind.

Die nachfolgende Tabelle enthält Pro-forma-Angaben für die Jahre 2004 und 2003; die Angaben unterstellen den Mehrheitserwerb an MFTBC durch DaimlerChrysler zum jeweiligen Beginn der Periode. Die Wertberichtigung auf die erworbenen und nicht nutzbaren Forschungs- und Entwicklungsprojekte wurde in dieser Darstellung berücksichtigt.

	2004	2003
Angaben in Mio. € mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie		
Umsatzerlöse	**143.950**	142.999
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	**2.449**	(407)
Konzernergebnis	**2.449**	459
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten		
Ergebnis je Aktie	**2,42**	(0,40)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	**2,41**	(0,40)

Diese Pro-forma-Angaben spiegeln nicht zwangsläufig die Werte wider, die sich ergeben hätten, wenn der Mehrheitsanteil an MFTBC in den jeweiligen Perioden DaimlerChrysler zuzuordnen gewesen wäre. Sie beinhalten keine Synergieeffekte, die durch eine Bündelung der Geschäftstätigkeiten von DaimlerChrysler und MFTBC erwartet werden und stellen keine Voraussage zukünftig erzielbarer Werte dar.

DaimlerChrysler ist auf Basis von Zusicherungen und Gewährleistungen des Verkäufers (MMC) im Rahmen des Mehrheitserwerbs an MFTBC der Überzeugung, fundierte Ansprüche gegenüber MMC zu haben. Gegenwärtig führt DaimlerChrysler Gespräche mit MMC über diesen Sachverhalt. Falls DaimlerChrysler als Ergebnis der laufenden Gespräche mit MMC Erstattungen erhält, werden diese im Zeitpunkt der Realisierung vereinnahmt und dem Ergebnis bzw. dem Geschäftswert zugeordnet. Diese Vorgehensweise entspricht der Bilanzierung der Qualitätsthemen im Anschluss an die Erstkonsolidierung von MFTBC.

Veräußerungen. Zum 31. Dezember 2004 hat der Konzern Sachanlagevermögen mit einem Buchwert in Höhe von € 92 Mio. der Kategorie »zur Veräußerung bestimmt« zugeordnet.

Im Rahmen der Neuordnung der strategischen Allianz zwischen DaimlerChrysler und Hyundai Motor Company (»HMC«) beendete DaimlerChrysler im Mai 2004 die Gespräche mit HMC bezüglich der Gründung eines Joint Venture im Bereich Nutzfahrzeuge. Ebenfalls im Mai 2004 veräußerte DaimlerChrysler seinen Anteil in Höhe von 50% an der DaimlerHyundai Truck Corporation (»DHTC«) an HMC mit einem Gesamtertrag von € 60 Mio. vor Steuern (€ 27 Mio. sind in den sonstigen Erträgen und € 33 Mio. im Finanzergebnis ausgewiesen), der dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet wurde. Im Rahmen der Neuordnung der strategischen Allianz zwischen DaimlerChrysler und HMC veräußerte DaimlerChrysler im August 2004 zudem seinen Anteil in Höhe von 10,5% an HMC für € 737 Mio. in bar. Dieser Verkauf führte zu einem Ertrag in Höhe von € 252 Mio. vor Steuern, der im Finanzergebnis der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist.

Am 31. Dezember 2003 veräußerte DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft seine 100%-Beteiligung an der MTU Aero Engines GmbH (»MTU Aero Engines«) an die Kapitalanlagegesellschaft Kohlberg, Kravis and Roberts & Co. Ltd. (»KKR«). Der Verkaufspreis für das operative Geschäft von MTU Aero Engines betrug € 1.450 Mio. Abzüglich der bei MTU Aero Engines verbliebenen Liquidität und Schulden ergab sich ein Netto-Veräußerungserlös in Höhe von € 1.052 Mio. Unter Berücksichtigung eines von DaimlerChrysler an KKR gewährten Darlehens war ein Zahlungsmittelzufluss von insgesamt € 877 Mio. zu verzeichnen. Als Folge dieser Transaktion leistete DaimlerChrysler im Januar 2004 eine Ausgleichszahlung in Höhe von $ 250 Mio. an United Technologies Corporation, die Muttergesellschaft von Pratt & Whitney. Der Verkauf führte im Jahr 2003 zu einem Ertrag in Höhe von € 882 Mio. nach Steuern (Steueraufwand: € 149 Mio.). Die Zahlungsströme und das Ergebnis aus der Geschäftstätigkeit von MTU Aero Engines sind im Konzernabschluss für das Jahr 2003 vollständig enthalten. Das Ergebnis und der Ertrag sind in Übereinstimmung mit SFAS 144 als aufgegebene Aktivitäten ausgewiesen (vgl. Anmerkung 10). Infolge der Veräußerung reduzierte sich die Konzernbilanz im Jahr 2003 um die folgenden Werte: € 366 Mio. Anlagevermögen, € 805 Mio. Umlaufvermögen, € 378 Mio. Verbindlichkeiten und € 863 Mio. Rückstellungen.

Im November 2003 hat DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft den Verkauf von 60% der Anteile an der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH, von 100% der Anteile an der Mercedes-Benz Lenkungen U.S. LLC sowie von 100% der Anteile an den Lenkungsaktivitäten der DaimlerChrysler do Brasil Ltda. an die ThyssenKrupp Automotive AG (»ThyssenKrupp«) zu einem Verkaufspreis von € 42 Mio. in bar abgeschlossen. Über den verbleibenden 40%-Anteil des Konzerns an der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH wurden von DaimlerChrysler und ThyssenKrupp Put- bzw. Call-Optionen zum Preis von rund € 28 Mio. vereinbart. Diese Verkäufe führten insgesamt zu einem Ertrag in Höhe von € 11 Mio. vor Steuern, der im sonstigen betrieblichen Ertrag ausgewiesen wird und dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet wurde. Der verbleibende 40%-Anteil von DaimlerChrysler an der Mercedes-Benz Lenkungen GmbH wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Infolge der Veräußerung reduzierte sich die Konzernbilanz im Jahr 2003 um die folgenden Werte: € 30,3 Mio. Anlagevermögen, € 114,9 Mio. Umlaufvermögen, € 33,2 Mio. Verbindlichkeiten und € 63,2 Mio. Rückstellungen.

Im September 2003 hat DaimlerChrysler, im Rahmen der Konzernstrategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft, seinen 50%-Anteil an der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH an die Porsche AG zu einem Verkaufspreis in Höhe von € 55 Mio. in bar verkauft. Dieser Verkauf führte zu einem Ertrag in Höhe von € 50 Mio. vor Steuern, der im Finanzergebnis ausgewiesen und dem Segment Mercedes Car Group zugeordnet wurde. Bis zur Veräußerung wurde die CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH »at cost« in den Konzernabschluss einbezogen.

Im vierten Quartal 2002 traf DaimlerChrysler entsprechend der Strategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft Vereinbarungen über den Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung von 51% an VM Motori S.p.A. und einem 100%-Anteil an Detroit Diesel Motores do Brasil Ltda, beides 100%-Tochtergesellschaften von DaimlerChrysler. Die Veräußerungen wurden im vierten Quartal 2003 abgeschlossen. Auf Basis des vereinbarten Kaufpreises in Höhe von € 26 Mio. wurden im Jahr 2002 außerordentliche Abschreibungen bei langfristigen Vermögensgegenständen und Geschäftswerten in der Kategorie »zur Veräußerung bestimmt« sowie bei langfristigen Vermögensgegenständen und Geschäftswerten in der Kategorie »zum Verbleib bestimmt« vorgenommen. Die gesamten außerordentlichen Wertberichtigungen betrugen für Geschäftswerte € 40 Mio. und für Vermögensgegenstände € 1 Mio. und wurden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Geschäftsjahrs 2002 ausgewiesen. Die Aufwendungen wurden dem Segment Übrige Aktivitäten zugeordnet. DaimlerChrysler bezieht den verbleibenden 49%-Anteil an VM Motori S.p.A. nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein.

Im April 2002 übte DaimlerChrysler seine Verkaufsoption hinsichtlich des 40%-Anteils an der Conti Temic microelectronic GmbH (Automobil-Elektronik-Aktivitäten), die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurde, gegenüber Continental AG mit einem Erlös von € 215 Mio. in bar aus. Dieser Verkauf führte zu einem Ertrag von € 128 Mio. vor Steuern, der im Finanzergebnis ausgewiesen und dem Segment Übrige Aktivitäten zugeordnet wurde.

Im Januar 2002 übte DaimlerChrysler seine Verkaufsoption zur Veräußerung seines 49,9%-Anteils an T-Systems ITS, der nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurde, zu einem Verkaufspreis von € 4.694 Mio. in bar aus. Der Verkauf, der Teil der Konzernstrategie zur Konzentration auf das automobile Kerngeschäft war, wurde im März 2002 durch die Beendigung des Joint Venture abgeschlossen. Der Veräußerungsgewinn hieraus betrug € 2.484 Mio. vor Steuern und wurde im Finanzergebnis ausgewiesen und dem Segment Dienstleistungen zugeordnet.

5. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

Der Posten Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich wie folgt zusammen:

	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Vertriebskosten	**11.403**	11.763	11.981
Allgemeine Verwaltungskosten	**6.008**	5.351	5.346
Abschreibungen von Geschäftswerten	**–**	–	40
Andere Aufwendungen	**561**	658	799
	17.972	17.772	18.166

Die Vertriebskosten beinhalten Werbeaufwendungen in Höhe von € 2.748 (2003: € 2.965, 2002: € 2.811) Mio.

Im Jahr 2003 war eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von € 77 Mio. auf das Anlagevermögen (im Wesentlichen Sachanlagen) einer Produktionsstätte in Brasilien vorzunehmen. Diese Abschreibung ist in den Umsatzkosten des Segments Mercedes Car Group enthalten.

Im Jahr 2002 nahm DaimlerChrysler eine außerordentliche Abschreibung in Höhe von € 201 Mio. vor. Die aus der Abschreibung resultierenden Aufwendungen waren in den Umsatzkosten des Segments Nutzfahrzeuge enthalten. Infolge einer schwachen Nachfrage und eines starken Wettbewerbs auf dem europäischen Markt für Nutzfahrzeuge wurden in einem deutschen Montagewerk des Konzerns Kapazitäten frei. Aufgrund der nicht genutzten Kapazitäten rechnete DaimlerChrysler damit, dass die Buchwerte bestimmter langfristiger Vermögensgegenstände (im Wesentlichen Produktionsanlagen und Werkzeuge) nicht durch Zahlungsrückflüsse gedeckt sind.

Im Oktober 2002 hat DaimlerChrysler eine abschließende Vereinbarung mit GE Capital bezüglich der Veräußerung eines wesentlichen Teils seines Leasing- und Finanzierungsbestands an Geschäfts- und Privatflugzeugen getroffen. Der Verkauf wurde ab November 2002 in Tranchen über einen Zeitraum von ungefähr zwölf Monaten abgewickelt. Die Vereinbarung sieht vor, dass DaimlerChrysler an den künftigen Zahlungen der im Portfolio enthaltenen Verträge über deren Restlaufzeit partizipiert. Im Zusammenhang mit der Vereinbarung wurden zum 31. Dezember 2002 in der Bilanz unter »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« ausgewiesene Forderungen mit einem Buchwert von € 493 Mio. und in der Bilanz ausgewiesene »Vermietete Gegenstände« mit einem Buchwert von € 40 Mio. als »Zum Verkauf« bestimmt klassifiziert. Die Vereinbarung mit GE Capital wurde bis zum 31. Dezember 2002 nicht vollständig umgesetzt. In erster Linie aufgrund der veränderten wirtschaftlichen Situation hat der Konzern die Werthaltigkeit seines Leasingvermögens zum 31. Dezember 2002 neu bewertet. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat im Geschäftsjahr 2002 Abschreibungen von € 191 Mio. in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und € 20 Mio. in den Umsatzkosten berücksichtigt. DaimlerChrysler schloss den Verkauf an GE Capital im Jahr 2003 durch den Verkauf von »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« in Höhe von € 113 Mio. und »Vermieteten Gegenständen« in Höhe von € 14 Mio. gegen Barzahlung ab. Im Jahr 2004 verkaufte der Konzern »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« in Höhe von € 24 (2003: € 191) Mio. und »Vermietete Gegenstände« in Höhe von € 17 (2003: € 5) Mio. an andere Investoren. Nach Berücksichtigung von Zahlungseingängen aus fällig gewordenen »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« und Wechselkurseffekten aus der Währungsumrechnung werden zum 31. Dezember 2004 in der Bilanz »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« in Höhe von € 15 (2003: € 98) Mio. als »Zum Verkauf bestimmt« ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2003 wurden in den »Vermieteten Gegenständen« enthaltene Portfolios mit einem Buchwert von € 17 Mio. als »Zum Verkauf bestimmt« ausgewiesen. »Zum Verkauf bestimmte« und »Zum Verbleib bestimmte« Forderungen und Leasingvermögen werden zum 31. Dezember 2004 bzw. zum 31. Dezember 2003 in der Bilanz unter »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« und »Vermietete Gegenstände« ausgewiesen.

Im Jahr 2002 führten rückläufige Wiederverkaufspreise von gebrauchten Personenwagen und Nutzfahrzeugen in Nordamerika zu einer Neubewertung der Restbuchwerte des Vermietvermögens. Die Neubewertung, die gemäß SFAS 144 unter Berücksichtigung von produktspezifischen Cash Flow-Informationen durchgeführt wurde, führte zu außerplanmäßigen Abschreibungen von € 256 Mio. Entsprechend waren die Buchwerte dieser Vermögensgegenstände anzupassen. Die Abschreibungen und Buchwertanpassungen entsprechen in Summe dem Unterschied, um den die Marktwerte dieser Vermögensgegenstände unter den Buchwerten lagen. Der Aufwand wurde in den Umsatzkosten des Segments Dienstleistungen ausgewiesen.

Wie in Anmerkung 7 erläutert, stimmte der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler im Februar 2001 einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zu. Die zugehörigen Aufwendungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert dargestellt und sind demnach nicht in den Umsatzkosten, Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten oder anderen Aufwendungen enthalten.

Die Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten die folgenden Personalaufwendungen:

	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Löhne und Gehälter	**18.750**	18.897	19.701
Soziale Abgaben	**3.294**	3.178	3.132
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 25a)	**948**	837	152
Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (vgl. Anmerkung 25a)	**1.173**	1.290	1.119
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	**51**	85	59
	24.216	24.287	24.163

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

	2004	2003	2002
Anzahl			
Arbeiter	**229.763**	226.989	232.304
Angestellte	**134.949**	129.656	125.110
Auszubildende/Praktikanten	**14.307**	14.039	13.263
	379.019	370.684	370.677

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 38 enthalten.

6. Sonstige Erträge

Die sonstigen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	**94**	58	48
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	**100**	110	197
Erträge aus dem Verkauf von Unternehmen	**128**	11	–
Erträge aus Mitarbeiterleasingprogrammen	**68**	71	81
Rückerstattungen von Vertragskosten	**–**	17	63
Fördergelder und Subventionen	**30**	63	56
Übrige sonstige Erträge	**475**	359	332
	895	689	777

Die übrigen sonstigen Erträge bestehen aus Rückerstattungen von Versicherungen, Lizenzerträgen, Rückerstattungen von nicht einkommensbezogenen Steuern und Zöllen, Erträgen aus verschiedenen Mitarbeiterkantinen und sonstigen übrigen Bestandteilen.

Der Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Verkauf von Adtranz führte im Jahr 2004 zu einem Ertrag von € 120 Mio. Durch den Vergleich wurde ein Teil des im Jahr 2001 abgegrenzten Ertrags aus der Veräußerung von Adtranz realisiert (siehe Anmerkung 31).

7. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

Im Jahr 2001 hat der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die Kernmaßnahmen des mehrjährigen Turnaround-Plans sahen den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor. Der Arbeitsplatzabbau betraf sowohl gewerkschaftlich organisierte als auch nicht organisierte Arbeiter und Angestellte. Zum Abbau von Überkapazitäten strich die Chrysler Group an einigen Standorten Produktionsschichten, verminderte die Geschwindigkeit der Produktionsbänder und passte das Produktionsvolumen von Komponenten, Pressteilen und Antriebseinheiten an. Zusätzlich legt die Chrysler Group bestimmte Produktionsstätten still, schließt oder veräußert sie.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2004 betrugen € 145 Mio. (€ 89 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 139 Mio. und € 6 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Die Aufwendungen des Jahres 2004 beinhalteten Kosten im Zusammenhang mit der Schließung oder Veräußerung von Produktionsstätten in den Jahren 2003 bis 2005.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2003 betrugen € 469 Mio. (€ 288 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 462 Mio. und € 7 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Die Aufwendungen des Jahres 2003 beinhalten Aufwendungen im Rahmen der Schließung, der wesentlichen Kapazitätsreduzierung oder der Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2003 bis 2005, damit im Zusammenhang stehende Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen sowie Anpassungen, die durch Überprüfungen der ursprünglich getroffenen Annahmen mit vorliegenden Informationen bzw. tatsächlich angefallenen Aufwendungen vorzunehmen waren.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2002 betrugen € 694 Mio. (€ 439 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 680 Mio. und € 14 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Die Aufwendungen des Jahres 2002 sind auf zusätzliche Aufwendungen im Zusammenhang mit der Stilllegung, Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2002 und 2003, auf laufende Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen sowie auf Anpassungen zurückzuführen, die durch Überprüfungen der ursprünglich getroffenen Annahmen mit aktuell vorliegenden Informationen für tatsächlich angefallene Aufwendungen vorzunehmen waren.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2001 betrugen € 3.064 Mio. (€ 1.934 Mio. nach Steuern) und betrafen Maßnahmen zum Personalabbau (€ 1.374 Mio.), außerplanmäßige Abschreibungen (€ 984 Mio.) sowie sonstige Aufwendungen (€ 706 Mio.).

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan vor Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

	Personal-abbau	Außerplan-mäßige Abschrei-bungen	Sonstige Aufwen-dungen/ Erträge	Gesamt
Angaben in Mio. €				
Rückstellung per 1. Januar 2002	506	–	510	1.016
Zusätzliche Aufwendungen	353	269	99	721
Anpassungen	(41)	30	(16)	(27)
Aufwendungen, gesamt	312	299	83	694
Zahlungen	(297)	–	(215)	(512)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(299)	(6)	(305)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(152)	–	–	(152)
Wechselkurseffekte	(89)	–	(67)	(156)
Rückstellung per 31. Dezember 2002	280	–	305	585
Zusätzliche Aufwendungen	182	234	26	442
Anpassungen	27	15	(15)	27
Aufwendungen, gesamt	209	249	11	469
Zahlungen	(151)	–	(128)	(279)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(249)	(3)	(252)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(108)	–	–	(108)
Wechselkurseffekte	(32)	–	(37)	(69)
Rückstellung per 31. Dezember 2003	198	–	148	346
Zusätzliche Aufwendungen/(Erträge)	175	6	(55)	126
Anpassungen	(21)	37	3	19
Aufwendungen/(Erträge), gesamt	154	43	(52)	145
Zahlungen	(119)	–	(100)	(219)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(43)	65	22
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(57)	–	–	(57)
Wechselkurseffekte	(16)	–	(1)	(17)
Rückstellung per 31. Dezember 2004	160	–	60	220

Die Chrysler Group veräußerte am 1. Mai 2002 die Produktionsstätte »Dayton Thermal Products« an ein Joint Venture mit Behr America Inc., an dem sie einen Minderheitsanteil über einen Zeitraum von zwei Jahren gehalten hat. Am 1. Mai 2004 veräußerte die Chrysler Group den verbliebenen Minderheitsanteil an Behr America zu dessen Buchwert. Darüber hinaus veräußerte die Chrysler Group am 12. Juli 2002 ihre Produktionsstätte in Graz, Österreich, an Magna International Inc. (»Magna«). Die Aufwendungen aus der Veräußerung dieser beiden Produktionsstätten wurden zuvor in den Aufwendungen für den Turnaround-Plan berücksichtigt.

Im Januar 2003 brachte die Chrysler Group ihr Bearbeitungs- und Schmiedewerk New Castle in die NC-M Chassis Systems LLC, ein mit Metaldyne Corporation (»Metaldyne«) gegründetes Joint Venture, ein. Die Chrysler Group hielt 60% der Anteile des Joint Ventures, die restlichen 40% hielt Metaldyne. Im Dezember 2003 übte Metaldyne eine Kaufoption hinsichtlich des 60%-Anteils der Chrysler Group aus. Der Kaufpreis für den Anteil wurde in bar sowie durch nachrangige Metaldyne Anleihen und Vorzugsaktien beglichen. Die Bewertung der nachrangigen Metaldyne Anleihen und der Vorzugsaktien erfolgte zu Marktpreisen durch eine Investmentbank. Der Verlust aus der Veräußerung des Anteils an NC-M Chassis Systems LLC in Höhe von € 39 Mio. war in den Aufwendungen für den Turnaround-Plan berücksichtigt.

Die Chrysler Group veräußerte im April 2004 ihre Betriebsstätte in Huntsville, Alabama, an die Siemens VDO Automotive Electronic Corporation mit einem Verlust vor Steuern in Höhe von € 45 Mio. Die aus dieser Veräußerung entstandenen Aufwendungen waren bereits im Turnaround-Plan berücksichtigt.

Im September 2004 veräußerte die Chrysler Group die Geschäftstätigkeit der New Venture Gear Inc. (»NVG«) für € 347 Mio. an Magna. Die Entrichtung des Kaufpreises erfolgte in Geld, Anleihen sowie Vorzugsaktien der von Magna neugegründeten Tochtergesellschaft. Die Bewertung der Anleihen und der Vorzugsaktien erfolgte zu Marktpreisen durch eine Investmentbank. Die Veräußerung führte zu Aufwendungen für Personalabbau, die jedoch durch Erträge aus dem Verkauf von Vermögensgegenständen, die in der Spalte »Sonstige Aufwendungen/Erträge« berichtet werden, ausgeglichen wurden. Der Konzern erwartet keine wesentlichen Auswirkungen auf den Ertrag aus der Veräußerung. Die endgültigen Kaufpreisanpassungen werden voraussichtlich im ersten Halbjahr 2005 abgeschlossen. Ebenfalls im Jahr 2004 beschloss die Chrysler Group einen Plan zur Schließung einer weiteren Fabrikationsstätte. Die Aufwendungen aus dieser Maßnahme sind in den Aufwendungen für den Turnaround-Plan berücksichtigt.

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Reduzierung des Personals betrugen im Jahr 2004 € 154 (2003: € 209; 2002: € 312) Mio. Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und Dienstjahren berechnet worden. Die Programme zur Frühpensionierung wurden im Jahr 2004 von 503 (2003: 1.827; 2002: 3.175) Beschäftigten angenommen. Zusätzlich haben im Jahr 2004 5.417 (2003: 1.355; 2002: 5.106) Beschäftigte durch betriebsbedingte Kündigungen bzw. durch die Schließung oder Veräußerung von Werken den Konzern verlassen. Insgesamt sind hierfür im Jahr 2004 Abfindungszahlungen in Höhe von € 51 (2003: € 20; 2002: € 199) Mio. geleistet worden, welche die Rückstellung entsprechend vermindert haben. Die wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen betrifft die Aufwendungen von einzelnen Programmen zur Frühpensionierung und die versicherungsmathematisch ermittelten Kürzungen der Dienstzeitaufwendungen, die bei den Pensionsplänen sowie den Plänen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen berücksichtigt wurden.

Als Konsequenz aus der beabsichtigten vorübergehenden Stilllegung, Schließung, wesentlichen Kapazitätsreduzierung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten ergab sich ein Wertberichtigungsbedarf bei bestimmten langfristigen Vermögensgegenständen, da die zukünftigen Cash Flows unter den Buchwerten der betroffenen Anlagen lagen. Aus diesem Grund nahm die Chrysler Group im Jahr 2004 eine außerplanmäßige Abschreibung von € 43 (2003: € 249; 2002: € 299) Mio. vor. Der Abschreibungsbetrag stellt den Betrag dar, um den die Buchwerte der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte überstiegen.

Die sonstigen Aufwendungen des Turnaround-Plans beinhalten im Wesentlichen Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen, Schließungskosten von Produktionsstätten sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung von Aktivitäten. In den sonstigen Aufwendungen des Jahres 2004 sind darüber hinaus, wie oben beschrieben, Erträge aus der Veräußerung von Vermögensgegenständen im Zusammenhang mit der Veräußerung von NVG enthalten.

Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2005 Zahlungen in Höhe von $ 0,2 Mrd. für die bereits aufwandswirksam berücksichtigten Maßnahmen. Im Jahr 2005 können möglicherweise weitere Anpassungen für den Turnaround-Plan, insbesondere infolge von Veräußerung oder Schließung ausgewählter Betriebsstätten, entstehen.

8. Finanzergebnis

Angaben in Mio. €	2004	2003	2002
Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen € 36 (2003: € 37; 2002: € 44) Mio.	**86**	37	73
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	**291**	44	2.645
Ergebnis aus der Verwässerung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und at equity einbezogenen Unternehmen	**(135)**	24	–
Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS (Anmerkung 3)	**–**	(1.960)	–
Abschreibungen auf Beteiligungen und Anteile an verbundenen Unternehmen	**(50)**	(44)	(63)
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen	**(798)**	(538)	(17)
Beteiligungsergebnis	**(606)**	(2.437)	2.638
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen € 5 (2003: € 20; 2002: € 9) Mio.	**490**	521	720
Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen € 32 (2003: € 16; 2002: € 21) Mio.	**(790)**	(911)	(1.040)
Zinsergebnis	**(300)**	(390)	(320)
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen davon aus verbundenen Unternehmen € 2 (2003: € 1; 2002: € 7) Mio.	**18**	(15)	84
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	**(122)**	(19)	(71)
Sonstiges Finanzergebnis	**(67)**	69	(125)
Übriges Finanzergebnis	**(171)**	35	(112)
	(1.077)	(2.792)	2.206

Im Jahr 2004 resultierte aus der Verwässerung der Anteile der DaimlerChrysler AG an MMC ein Verlust von € 135 Mio., der im »Ergebnis aus der Verwässerung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und at equity einbezogenen Unternehmen« ausgewiesen wird. Gewinne aus der Wechselkursabsicherung des Investments in MMC in Höhe von € 195 Mio. sind im »Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen« enthalten.

Im Jahr 2003 gründete die MTU Friedrichshafen GmbH, eine vollkonsolidierte Gesellschaft des Konzerns, die Gesellschaft MTU CFC Solutions GmbH (»MTU CFC«) und brachte gegen 100% der Anteile ihre gesamten Brennstoffzellen-Aktivitäten in diese Gesellschaft ein. DaimlerChrysler bezieht MTU CFC im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss ein. Ebenfalls im Jahr 2003 wurden im Rahmen einer Kapitalerhöhung bei MTU CFC neue Anteile an die RWE Fuel Cells GmbH gegen Bareinlage ausgegeben. An dieser Kapitalerhöhung nahm MTU Friedrichshafen nicht teil, wodurch sich der Anteil der MTU Friedrichshafen GmbH an der MTU CFC auf 74,9% reduzierte. Aufgrund dieser Transaktion realisierte DaimlerChrysler einen Ertrag in Höhe von € 24 Mio., der im »Ergebnis aus der Verwässerung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und at equity einbezogenen Unternehmen« enthalten ist.

Im Zusammenhang mit bestimmten Anlagen im Bau wurden Zinsen in Höhe von € 70 (2003: € 100; 2002: € 147) Mio. aktiviert.

9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Das Ergebnis vor Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Inland	**448**	(736)	4.205
Ausland	**3.087**	1.332	1.720
	3.535	596	5.925

Das inländische Ergebnis beinhaltet auch das Ergebnis aus at-equity bilanzierten Unternehmen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden. Darin ist im Jahr 2003 die Abschreibung auf den Buchwert der EADS in Höhe von € 1.960 Mio. enthalten.

Der ausgewiesene Steueraufwand teilt sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Laufende Steuern			
Inland	**847**	766	1.141
Ausland	**923**	(432)	(286)
Latente Steuern			
Inland	**(502)**	172	(441)
Ausland	**(91)**	473	701
	1.177	979	1.115

Bei den inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2004 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 25% (2003: 25%; 2002: 26,5% für die latenten Steuern, die sich im Jahr 2003 auflösen, und 25% für die latenten Steuern, die sich nach dem Jahr 2003 auflösen) verwendet. Weiterhin berücksichtigt wurde ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuer sowie ein effektiver Gewerbesteuersatz von 12,125% (2003: 12,125%; 2002: 11,842% für die latenten Steuern, die sich im Jahr 2003 auflösen, und 12,125% für die latenten Steuern, die sich nach dem Jahr 2003 auflösen). Unter Berücksichtigung des Solidaritätszuschlags und der Gewerbeertragsteuer ergab sich für die Berechnung der latenten Steuern bei den inländischen Gesellschaften somit ein Steuersatz von 38,5% (2003: 38,5%; 2002: 39,8% für die latenten Steuern, die sich im Jahr 2003 auflösen, und 38,5% für die latenten Steuern, die sich nach dem Jahr 2003 auflösen).

Im Jahr 2003 wurden in Deutschland verschiedene Steuergesetze mit Wirkung zum 1. Januar 2004 geändert. Eine dieser Steuergesetzänderungen führt dazu, dass Dividenden von inländischen Unternehmen sowie Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen an anderen Kapitalgesellschaften statt zu 100% zukünftig nur noch zu 95% steuerfrei bleiben, während Veräußerungsverluste auch weiterhin steuerlich nicht abzugsfähig sind. Die im Jahr 2003 bei den inländischen Konzerngesellschaften zu berücksichtigende Auswirkung dieser Steuergesetzänderung führte zu einem einmaligen latenten Steueraufwand von € 64 Mio. durch die Bildung von passiven latenten Steuern auf 5% der unrealisierten Veräußerungsgewinne.

Im Jahr 2002 wurde in Deutschland zur Finanzierung der Schäden aus der Flutkatastrophe der Körperschaftsteuersatz – begrenzt für den Veranlagungszeitraum 2003 – von 25% auf 26,5% erhöht. Die im Jahr 2002 bei den inländischen Konzerngesellschaften zu berücksichtigende Auswirkung aus der Erhöhung des Körperschaftsteuersatzes führte zu einem einmaligen latenten Steueraufwand in Höhe von € 3 Mio. aus der Aufwertung der per Saldo passiven Steuerlatenz.

Die oben genannten Steuergesetzänderungen wurden in den Jahren 2003 und 2002 ergebniswirksam berücksichtigt und die Auswirkungen sind in den Überleitungsrechnungen angegeben.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr gültige Gesamtsteuersatz von 38,5% (2003: 39,8%; 2002: 38,5%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser Gesamtsteuersatz besteht aus einem Körperschaftsteuersatz von 25% (2003: 26,5%; 2002: 25%) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von jeweils 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuer, zuzüglich eines auf Basis dieses effektiven Körperschaftsteuersatzes ermittelten effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125% (2003: 11,842%; 2002: 12,125%).

	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Erwarteter Steueraufwand	**1.361**	237	2.281
Besteuerungsunterschied Ausland	**(357)**	(489)	(247)
Verkauf von Unternehmensanteilen (T-Systems ITS, TEMIC)	**–**	–	(1.012)
Abweichender Gewerbesteuersatz	**(43)**	(37)	(34)
Steuerlich nicht ansetzbare Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	**–**	780	–
Steuerlich nicht ansetzbares Ergebnis aus at equity-Beteiligungen	**291**	159	1
Sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen	**(88)**	269	178
Auswirkung der Steuerreformen in Deutschland	**–**	64	3
Körperschaftsteuerminderung aufgrund Ausschüttung bei DCAG	**–**	–	(57)
Sonstiges	**13**	(4)	2
Ausgewiesener Steueraufwand	**1.177**	979	1.115

Die im Geschäftsjahr 2002 für das Geschäftsjahr 2001 ausbezahlte Dividende von € 1,00 je Aktie führte im Jahr 2002 zu einem Steuerertrag durch die Erstattung von nach altem Körperschaftsteuersystem entstandenen Körperschaftsteuerguthaben (Körperschaftsteuerminderung aufgrund Ausschüttung).

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Bei den derzeit noch nicht endgültig veranlagten Jahren wurde teilweise schon mit der steuerlichen Prüfung begonnen. Das Management ist der Meinung, dass im Konzern ausreichend Vorsorge für die eventuell anfallenden Steuerzahlungen dieser offenen Jahre getroffen wurde. In der obigen Überleitungsrechnung ist im Jahr 2003 in der Zeile »Besteuerungsunterschied Ausland« ein Steuerertrag inklusive Zinsen von zusammen € 571 Mio. enthalten, der sich ergab, weil im Jahr 2003 eine Einigung mit der US-amerikanischen Steuerbehörde bezüglich der Anerkennung von Steuergutschriften im Zusammenhang mit Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für die noch offenen Veranlagungsjahre 1986 bis 1998 erzielt werden konnte. In der Zeile »sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen« ist im Jahr 2003 ein Steueraufwand inklusive Zinsen von zusammen € 318 Mio. für den inländischen Organkreis enthalten, der sich im Wesentlichen aus der fortschreitenden steuerlichen Prüfung der Veranlagungsjahre 1994 bis 1998 ergab.

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergaben sich aus Buchungsunterschieden in den folgenden Bilanzpositionen:

	31. Dezember 2004	2003
Angaben in Mio. €		
Sachanlagen	**699**	637
Finanzanlagen	**2.678**	2.387
Vermietete Gegenstände	**651**	727
Vorräte	**671**	565
Forderungen	**834**	658
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	**2.643**	3.252
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	**4.315**	4.121
Sonstige Rückstellungen	**5.460**	4.573
Verbindlichkeiten	**3.000**	2.454
Passive Rechnungsabgrenzung	**1.371**	1.069
Sonstige	**151**	92
	22.473	20.535
Wertberichtigungen	**(429)**	(485)
Aktive latente Steuern	**22.044**	20.050
Immaterielle Anlagenwerte	**(852)**	(942)
Sachanlagen	**(3.798)**	(3.702)
Vermietete Gegenstände	**(6.699)**	(6.333)
Forderungen	**(4.540)**	(4.158)
Aktive Rechnungsabgrenzung	**(370)**	(366)
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	**(2.096)**	(2.124)
Sonstige Rückstellungen	**(148)**	(166)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	**(307)**	(331)
Verbindlichkeiten	**(887)**	(1.020)
Sonstige	**(406)**	(956)
Passive latente Steuern	**(20.103)**	(20.098)
Netto-Betrag der aktiven (passiven) latenten Steuern	**1.941**	(48)

Zum 31. Dezember 2004 bestanden im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von € 1.705 (2003: € 2.991) Mio., gewerbesteuerliche Verlustvorträge von € 81 (2003: € 40) Mio. sowie Steuergutschriften von € 1.640 (2003: € 1.700) Mio. Die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge entfallen im Wesentlichen auf US-amerikanische Gesellschaften und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Von den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen verfallen € 297 Mio. im Zeitraum von 2005 bis 2009, € 1.076 Mio. sind vortragsfähig bis zum Jahr 2024 und € 332 Mio. sind unbegrenzt vortragsfähig. Die Steuergutschriften entfallen auf US-amerikanische Gesellschaften. € 99 Mio. verfallen im Zeitraum von 2005 bis 2019, € 993 Mio. sind vortragsfähig bis zum Jahr 2024 und € 548 Mio. sind unbegrenzt vortragsfähig. Die gewerbesteuerlichen Verlustvorträge sind unbegrenzt vortragsfähig.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern betreffen ausländische Gesellschaften und verminderten sich vom 31. Dezember 2003 zum 31. Dezember 2004 in der Bilanz um € 56 Mio. Das Management ist der Ansicht, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von > 50% nicht nutzen zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Nach Saldierungen werden die aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wie folgt ausgewiesen:

	31. Dezember 2004 Summe	31. Dezember 2004 > 1 Jahr	31. Dezember 2003 Summe	31. Dezember 2003 > 1 Jahr
Angaben in Mio. €				
Aktive latente Steuern	**4.130**	**1.861**	2.688	1.982
Passive latente Steuern	**(2.189)**	**(2.099)**	(2.736)	(595)
Netto-Betrag aktive (passive) latente Steuern	**1.941**	**(238)**	(48)	1.387

Im Rahmen der latenten Steuern wurden ausländische Quellensteuern in Höhe von € 222 (2003: € 239) Mio. passiviert, weil bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von € 4.434 (2003: € 4.782) Mio. in den nächsten Jahren nach Deutschland ausgeschüttet werden sollen. Der bei Ausschüttung zusätzlich anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von € 85 (2003: € 92) Mio. wurde passiviert.

Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von € 9.626 (2003: € 7.891) Mio. sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne aus heutiger Sicht permanent investiert bleiben sollen. Die Ermittlung der nicht angesetzten latenten Steuern wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

Im Jahr 2004 wurde in den USA der »American Jobs Creation Act of 2004« verabschiedet. Eine der hierin enthaltenen Gesetzänderungen führt dazu, dass unter bestimmten Bedingungen US-amerikanische Gesellschaften bisher bei nicht US-amerikanischen Töchtern thesaurierte Gewinne bei Ausschüttung zu 85% steuerfrei vereinnahmen können. DaimlerChrysler North America Holding Corporation, eine US-amerikanische 100%-Beteiligung von DaimlerChrysler, analysiert derzeit die Regelungen der Gesetzesänderung und die verschiedenen möglichen Ausschüttungsalternativen der bisher bei den nicht US-amerikanischen Tochtergesellschaften thesaurierten Gewinne. Die Beurteilung dieser Alternativen kann erst fertig gestellt werden, nachdem Klarstellungen gesetzlich umgesetzt sind; danach wird erwartet, dass die Beurteilung zeitnah abgeschlossen werden kann. Die Spanne der möglichen Ausschüttungsbeträge reicht von Null bis $ 2,7 Mrd. Der in diesem Zusammenhang anfallende zusätzliche Steueraufwand reicht von Null bis $ 0,2 Mrd.

Unter Berücksichtigung der direkten Eigenkapitalbuchungen, des Steueraufwandes aus aufgegebenen Aktivitäten sowie des Steuerertrages aus Anpassungen aus Erstanwendungen ergab sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	**1.177**	979	1.115
Steueraufwand aus aufgegebenen Aktivitäten	**–**	202	62
Steuerertrag aus Anpassungen aus der Erstanwendung	**–**	(35)	–
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile des übrigen Comprehensive Income	**(754)**	1.055	(2.699)
Steuerertrag auf steuerlich abweichende Aufwendungen aus Stock Options	**(9)**	–	–
	414	2.201	(1.522)

Im Jahr 2004 entstanden bei den Tochtergesellschaften von MMC latente Steuererträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern. Steuererträge in Höhe von € 2 (2003: € 105) Mio. wurden im DaimlerChrysler-Konzernabschluss im Rahmen der Einbeziehung von MMC nach der Equity-Methode nicht ergebniswirksam behandelt, sondern neutral mit dem aus der Anwendung der Equity-Methode entstandenen Goodwill verrechnet.

10. Aufgegebene Aktivitäten

Die Ergebnisse der MTU Aero Engines und der Ertrag aus der Veräußerung werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als aufgegebene Aktivitäten ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Die Umsatzerlöse und der Operating Profit von MTU Aero Engines sind in den Umsatzerlösen und im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten für die Jahre 2003 und 2002 enthalten (vgl. Anmerkungen 4 und 35).

Die im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten zusammengefassten Geschäftsergebnisse der MTU Aero Engines setzen sich wie folgt zusammen:

	2003	2002
Angaben in Mio. €		
Umsatzerlöse	1.933	2.215
Ergebnis vor Ertragsteuern	67	143
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(53)	(62)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Verlust	–	1
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	14	82

11. Anpassungen aus Erstanwendungen

»Variable Interest Entities«. DaimlerChrysler wendete die Vorschriften von FIN 46R zur Konsolidierung von »Variable Interest Entities« auf Zweckgesellschaften erstmalig zum 31. Dezember 2003 und auf alle anderen »Variable Interest Entities« erstmalig zum 31. März 2004 an (vgl. Anmerkung 3). Aus der erstmaligen Anwendung von FIN 46R entstand ein Aufwand in Höhe von € 30 Mio. (€ 0,03 je Aktie), der einen Steuereffekt von € 35 Mio. beinhaltet und der in der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 2003 ausgewiesen ist.

Geschäftswerte und andere immaterielle Vermögensgegenstände. Zum 1. Januar 2002 wendete DaimlerChrysler die Vorschriften des SFAS 142 »Goodwill and Other Intangible Assets« erstmalig an. Aus der Erstanwendung waren in der Gewinn- und Verlustrechnung außerordentliche Abschreibungen nach Steuern in Höhe von € 159 Mio. (€ 0,16 je Aktie) zu berücksichtigen, die auf Beteiligungen entfielen (im Wesentlichen EADS), die nach der Equity-Methode einbezogen wurden (vgl. Anmerkung 12).

12. Geschäftswerte

Die Veränderung der Geschäftswerte kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden.

Die Veränderung der Buchwerte bei den Geschäftswerten zum 31. Dezember 2004 gegenüber dem Vorjahr resultierte mit € 253 Mio. überwiegend aus der erstmaligen Einbeziehung der Tochtergesellschaft MFTBC in den Konzernabschluss. Die Zugänge zu den Geschäftswerten aufgrund weiterer Unternehmenserwerbe betrugen im Jahr 2004 € 4 (2003: € 46) Mio. Die übrigen Veränderungen der Buchwerte bei den Geschäftswerten ergaben sich aus Wechselkursveränderungen und Unternehmensveräußerungen.

Die Buchwerte der Geschäftswerte (ohne »investor level goodwill«) zum 31. Dezember 2004 und 2003 sind den Segmenten wie folgt zugeordnet:

	2004	2003
Angaben in Mio. €		
Mercedes Car Group	**177**	160
Chrysler Group	**898**	969
Nutzfahrzeuge	**670**	425
Dienstleistungen	**62**	62
Übrige Aktivitäten	**196**	200
Gesamt	**2.003**	1.816

Im Rahmen der erstmaligen Werthaltigkeitsuntersuchung gemäß SFAS 142 musste DaimlerChrysler beurteilen, ob zum 1. Januar 2002 Anzeichen für eine Wertminderung von Geschäftswerten vorlagen. Hierzu bestimmte DaimlerChrysler (1) die Berichtseinheiten, (2) das jeweilige Nettovermögen der Berichtseinheiten nach Zuordnung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten einschließlich bestehender Geschäftswerte und immaterieller Anlagewerte zu diesen Berichtseinheiten und (3) die Zeitwerte der Berichtseinheiten. Diese erste Stufe der erstmaligen Werthaltigkeitsuntersuchung wurde von DaimlerChrysler zum 30. Juni 2002 für alle Berichtseinheiten des Konzerns mit der Feststellung abgeschlossen, dass keine Anzeichen für eine Wertminderung der Geschäftswerte zum 1. Januar 2002 bestanden. Demgemäß war keine Wertberichtigung auf Geschäftswerte erforderlich.

Unternehmen, die DaimlerChrysler nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezieht, wie zum Beispiel EADS, waren ebenfalls Gegenstand der Vorschriften zur erstmaligen Werthaltigkeitsuntersuchung gemäß SFAS 142. Der Anteil von DaimlerChrysler an den außerplanmäßigen Abschreibungen seiner nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligungen (im Wesentlichen EADS) betrug € 159 Mio. (€ 0,16 je Aktie). Diese außerplanmäßige Abschreibung und das entsprechende Ergebnis je Aktie werden für das Geschäftsjahr 2002 als Anpassung aus der Erstanwendung von SFAS 142 in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen (vgl. Anmerkung 11).

Im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Beteiligungen nach der Equity-Methode waren bei DaimlerChrysler zum 31. Dezember 2004 Geschäftswerte in Höhe von € 51 (2003: € 559) Mio. zu verzeichnen (»investor level goodwill«). Diese Geschäftswerte sind nicht Gegenstand der von SFAS 142 geforderten Werthaltigkeitsuntersuchungen. Stattdessen ist weiterhin das gesamte Investment (einschließlich »investor level goodwill«) auf Werthaltigkeit zu untersuchen, sobald Anzeichen vorliegen, dass ein Absinken der Marktwerte unter die Buchwerte der Investments nicht nur von vorübergehender Natur ist.

13. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die Veränderung der sonstigen immateriellen Anlagewerte kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden.

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2004	2003
Angaben in Mio. €		
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	**1.309**	1.047
Kumulierte Abschreibungen	**(806)**	(694)
Buchwert	**503**	353
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	**2.168**	2.466
	2.671	2.819

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 31. Dezember 2004 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte (€ 260 Mio.) sowie selbst erstellte oder selbst genutzte Software (€ 204 Mio.). Die Zugänge im Jahr 2004 in Höhe von € 215 (2003: € 178) Mio. mit einer gewichteten durchschnittlichen Nutzungsdauer von 5 Jahren umfassen überwiegend selbst erstellte oder selbst genutzte Software. Die gesamten Abschreibungen betrugen im Geschäftsjahr 2004 € 169 (2003: € 178; 2002: € 175) Mio.

Der geschätzte Abschreibungsaufwand der sonstigen immateriellen Anlagewerte beträgt für die folgenden 5 Jahre:

	2005	2006	2007	2008	2009
Angaben in Mio. €					
Abschreibungsaufwand	165	105	62	40	30

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, stehen insbesondere im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen.

14. Sachanlagen

Die Veränderung der Sachanlagen kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt € 245 (2003: € 195) Mio., die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge (sog. »Capital Leases«) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Geschäftsjahres betrugen € 34 (2003: € 19; 2002: € 15) Mio.

Die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus »Capital Lease«-Verträgen betrugen zum 31. Dezember 2004 € 520 Mio. und sind wie folgt fällig:

	2005	2006	2007	2008	2009	danach
Angaben in Mio. €						
Mindestleasing-zahlungen	96	81	46	34	32	231

Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus »Capital Lease«-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2004
Angaben in Mio. €	
Summe der Mindestleasingzahlungen	**520**
Abzüglich enthaltener Zinsen	**147**
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease«-Verträgen	**373**

15. Vermietete Gegenstände

Die Veränderung der Vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen insgesamt € 26.017 (2003: € 23.653) Mio. auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren »Operating Lease«-Verträgen betrugen zum 31. Dezember 2004 € 11.922 Mio. und sind wie folgt fällig:

	2005	2006	2007	2008	2009	danach
Angaben in Mio. €						
Zukünftige Erlöse	5.650	3.661	1.743	594	149	125

16. Vorräte

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2004	2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.746	1.569
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.545	2.280
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	12.792	11.350
Geleistete Anzahlungen	75	59
	17.158	15.258
Erhaltene Anzahlungen	(366)	(310)
	16.792	14.948

Einige Tochterunternehmen in den USA wenden bei der Bewertung ihrer Vorräte das Lifo-Verfahren an (»last-in-first-out«). Bei Anwendung des Fifo-Verfahrens (»first-in-first-out«) hätten sich um € 601 (2003: € 614) Mio. höhere Vorräte ergeben. In den Geschäftsjahren 2004, 2003 und 2002 wurden bestimmte Vorratsbestände reduziert. Dies führte auch zu einem Abbau von Vorratsbeständen, die nach der Lifo-Methode in vorangegangenen Perioden niedriger bewertet wurden. Aufgrund des Verbrauchs dieser Bestände verringerten sich die Umsatzkosten im Jahr 2004 um € 9 (2003: € 9; 2002: € 42) Mio.

Der in den Vorräten enthaltene Bestand an Fuhrparkfahrzeugen von DaimlerChrysler in Höhe von € 295 Mio. wurde dem DaimlerChrysler Pension Trust e.V. sicherungsübereignet. Die Übereignung erfolgte im Jahr 2004 aufgrund neuer Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit.

17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2004	2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.542	6.668
Wertberichtigungen	(591)	(587)
	6.951	6.081

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen € 283 (2003: € 172) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2004	2003	2002
Stand zum 1. Januar	587	629	646
Netto-Zuführung zu den Wertberichtigungen	49	23	95
Inanspruchnahme	(160)	(48)	(63)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	115	(17)	(49)
Stand zum 31. Dezember	591	587	629

18. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2004	2003
Forderungen aus		
Händler	10.670	9.747
Endkunden	44.202	40.673
Übrige	3.020	3.483
	57.892	53.903
Wertberichtigungen	(1.107)	(1.265)
	56.785	52.638

Forderungen gegen Händler stellen Kreditforderungen dar, die aus der Bestandsfinanzierung bezüglich der von DaimlerChrysler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögensgegenständen, die die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (z.B. Verkaufsräume).

Forderungen gegen Endkunden beinhalten Forderungen aus Leasing- und Finanzierungsverträgen mit Endkunden des DaimlerChrysler Konzerns, die ihr Fahrzeug entweder direkt oder über einen Händler bezogen haben. Die übrigen Forderungen bestehen gegenüber Kunden, die weder Händler noch Endkunden unserer Produkte sind; diese Forderungen resultieren im Wesentlichen aus Leasingverträgen, die auf dem Kauf von nicht dem Automobilgeschäft zuzuordnenden Vermögensgegenständen beruhen.

Forderungen gegen Händler, die aus dem Verkauf von Fahrzeugen durch DaimlerChrysler resultieren sowie Forderungen gegen Endkunden, die Ihr Fahrzeug direkt von DaimlerChrysler gekauft haben, stehen in Zusammenhang mit dem Verkauf von Vorräten. Die aus diesen Forderungen resultierenden Effekte auf die Kapitalflussrechnung werden innerhalb der Konzern-Kapitalflussrechnung als »Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen« im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Alle Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die nicht aus dem direkten Verkauf von Vorräten an Kunden resultieren, werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung innerhalb des Cash Flows aus der Investitionstätigkeit berücksichtigt.

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind zum 31. Dezember 2004 und zum 31. Dezember 2003 € 15 Mio. und € 98 Mio. als »zum Verkauf bestimmt« klassifiziert.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden und die übrigen enthalten Forderungen aus Leasingverträgen, denen zum 31. Dezember 2004 vertraglich vereinbarte Zahlungen von € 14.072 (2003: € 14.298) Mio., unrealisierte Gewinne von € 2.602 (2003: € 2.787) Mio., direkte Vertragsabschlusskosten von € 47 (2003: € 63) Mio. und nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände von € 660 (€ 885) Mio. zuzuordnen waren. Die Forderungen aus Leasingverträgen umfassen sowohl Sales-Type-Leasingverträge mit Endkunden, die Ihr Fahrzeug direkt von DaimlerChrysler gekauft haben, als auch Direct-Financing-Leasingverträge mit Endkunden, die die Fahrzeuge über einen unabhängigen Händler erhalten haben. Darüber hinaus sind Direct-Financing-Leasingverträge enthalten, die in Zusammenhang mit nicht dem Automobilgeschäft zuzuordnenden Vermögensgegenständen stehen.

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen € 35.598 (2003: € 33.328) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2004	2003	2002
Stand zum 1. Januar	1.265	1.559	1.602
Zuführung zu den Wertberichtigungen	467	553	1.004
Inanspruchnahme	(413)	(492)	(639)
Auflösung	(84)	(63)	(36)
Wechselkurseffekte und andere Korrekturen	(128)	(292)	(372)
Stand zum 31. Dezember	1.107	1.265	1.559

Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing gegenüber Endkunden und Händlern sind im Allgemeinen durch den Bestand an Fahrzeugen und andere Vermögensgegenstände gesichert. Die vertraglichen Zahlungen der Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von € 61.300 Mio. setzen sich zum 31. Dezember 2004 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2005	2006	2007	2008	2009	danach
Vertragliche Fälligkeiten	23.019	11.769	10.010	6.811	4.111	5.580

Die tatsächlichen Zahlungseingänge werden sich aufgrund zukünftiger Verkäufe von Finanzforderungen, Vorauszahlungen und Ausbuchungen von den vertraglichen Laufzeiten unterscheiden.

In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und Liquiditätsbedarf verkauft DaimlerChrysler Umfänge an Forderungen gegenüber Händlern und Endkunden an Dritte, was gewöhnlich zu einer Ausbuchung der übertragenen Forderungen aus der Bilanz führt. Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen werden in der Konzernbilanz innerhalb der sonstigen Vermögenswerte ausgewiesen (vgl. Anmerkung 19). Für zusätzliche Informationen über zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und den Verkauf von Finanzforderungen siehe Anmerkung 34.

19. Sonstige Vermögenswerte

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.174	1.172
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht [1]	588	922
Zurückbehaltene Rechte an verkauften Forderungen sowie nachrangige Wertpapiere aus ABS-Maßnahmen	2.202	3.157
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	9.221	11.485
	13.185	16.736
Wertberichtigungen	(261)	(888)
	12.924	15.848

1 Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, halten entweder an Konzernunternehmen eine Beteiligung oder Konzernunternehmen halten an ihnen eine Beteiligung.

Von den sonstigen Vermögenswerten weisen € 3.494 (2003: € 6.617) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigungen auf sonstige Vermögenswerte entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2004	2003	2002
Stand zum 1. Januar	888	723	726
Netto-Zuführung zu den Wertberichtigungen	61	134	28
Inanspruchnahme	(702)	(2)	(11)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	14	33	(20)
Stand zum 31. Dezember	261	888	723

20. Wertpapiere und Finanzanlagen

Die Zusammensetzung und Entwicklung der gesamten Finanzanlagen sind in der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens dargestellt. Die Buchwerte der unter den »Finanzanlagen« in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode einbezogen werden, und Wertpapiere des Anlagevermögens setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003
Börsennotierte Beteiligungen	503	802
Nicht-börsennotierte Beteiligungen	277	318
Beteiligungen	780	1.120
Wertpapiere des Anlagevermögens	599	353

Wesentliche Veränderungen der Beteiligungen im Vergleich zum Vorjahr ergeben sich aus der Umgliederung der Anteile an MMC (vgl. Anmerkung 3) und dem Verkauf der Anteile an HMC (vgl. Anmerkung 4).

Nicht-börsennotierte Beteiligungen werden bei Vorliegen eines Wertminderungsindikators auf Wertminderung geprüft. Im Berichtsjahr ist dies für Beteiligungen mit einem Buchwert von € 20 Mio. erfolgt. Unrealisierte Verluste haben zum 31. Dezember 2004 nicht bestanden.

Der Ausweis der Wertpapiere des Umlaufvermögens erfolgt in der Konzernbilanz unter »Wertpapiere« und wird getrennt nach Anlage- und Handelsbestand erfasst:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003
Anlagebestand	3.725	3.136
Handelsbestand	159	132
Wertpapiere des Umlaufvermögens	3.884	3.268

Zum 31. Dezember 2004 sind in der folgenden Tabelle die (fortgeführten) Anschaffungskosten, die Marktwerte und die unrealisierten Gewinne und Verluste der börsennotierten Beteiligungen, der Wertpapiere des Anlagevermögens und der im Anlagebestand erfassten Wertpapiere des Umlaufvermögens (»Available-for-Sale«-Wertpapiere) nach Wertpapierkategorien gegliedert. Die unrealisierten Verluste, die seit weniger als einem Jahr bestehen, und die unrealisierten Verluste, die seit einem Jahr oder länger bestehen, werden mit den zugehörigen Marktwerten getrennt ausgewiesen.

				Unrealisierter Verlust < 1 Jahr		Unrealisierter Verlust > 1 Jahr		Unrealisierter Verlust gesamt	
	(fortgeführte) Anschaffungskosten	Marktwert	Unrealisierter Gewinn	Marktwert	unrealisierter Verlust	Marktwert	unrealisierter Verlust	Marktwert	unrealisierter Verlust
Angaben in Mio. €									
Aktien	560	948	394	–	–	134	6	134	6
Anteile an Aktienfonds	175	175	–	–	–	–	–	–	–
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden)	360	360	1	–	–	1	1	1	1
Schuldtitel ausländischer Staaten	128	132	4	–	–	–	–	–	–
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	1.718	1.726	12	96	4	–	–	96	4
Grundpfandrechtlich gesicherte Wertpapiere	361	361	1	41	1	–	–	41	1
Durch andere Vermögensgegenstände gesicherte Wertpapiere	170	170	–	–	–	–	–	–	–
Andere schuldrechtliche Wertpapiere	819	820	1	–	–	–	–	–	–
Anteile an Rentenfonds	135	135	–	–	–	–	–	–	–
	4.426	4.827	413	137	5	135	7	272	12

Zum 31.12.2003 betrugen diese Werte:

				Unrealisierter Verlust < 1 Jahr		Unrealisierter Verlust > 1 Jahr		Unrealisierter Verlust gesamt	
	(fortgeführte) Anschaffungskosten	Marktwert	Unrealisierter Gewinn	Marktwert	unrealisierter Verlust	Marktwert	unrealisierter Verlust	Marktwert	unrealisierter Verlust
Angaben in Mio. €									
Aktien	600	1.023	423	–	–	–	–	–	–
Anteile an Aktienfonds	141	141	–	–	–	–	–	–	–
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden)	248	248	–	–	–	–	–	–	–
Schuldtitel ausländischer Staaten	338	343	5	–	–	–	–	–	–
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	1.478	1.492	18	228	4	–	–	228	4
Grundpfandrechtlich gesicherte Wertpapiere	570	572	3	229	1	–	–	229	1
Durch andere Vermögensgegenstände gesicherte Wertpapiere	132	132	–	–	–	–	–	–	–
Andere schuldrechtliche Wertpapiere	201	205	4	–	–	–	–	–	–
Anteile an Rentenfonds	133	135	2	–	–	–	–	–	–
	3.841	4.291	455	457	5	–	–	457	5

Die folgende Tabelle gliedert die Marktwerte des am Jahresende vorhandenen Bestandes an Schuldtiteln (ohne Anteile an Rentenfonds) nach der vertraglichen Restlaufzeit. Die tatsächlichen Restlaufzeiten können im Einzelfall von den vereinbarten Restlaufzeiten abweichen, wenn Schuldnern das Recht zusteht, ihre Verbindlichkeiten mit oder ohne Ablöseentschädigung zu kündigen oder vorzeitig zu tilgen.

	31. Dezember	
	2004	2003
Angaben in Mio. €		
Fällig innerhalb von einem Jahr	1.157	779
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	1.624	1.366
Fällig zwischen 5 und 10 Jahren	330	422
Fällig nach mehr als 10 Jahren	458	425
	3.569	2.992

Die Erlöse aus dem Abgang von börsennotierten Beteiligungen, Wertpapieren des Anlagevermögens und der im Anlagebestand erfassten Wertpapieren des Umlaufvermögens (»Available-for-Sale«-Wertpapiere) betragen € 3.702 (2003: € 2.743; 2002: € 5.254) Mio. Die realisierten Gewinne dieser Wertpapiere belaufen sich auf € 254 (2003: € 8; 2002: € 157) Mio., während die realisierten Verluste € 3 (2003: € 15; 2002: € 23) Mio. betragen. In diesen Erlösen und realisierten Gewinnen sind die Beträge aus dem Verkauf der Anteile an HMC enthalten (vgl. Anmerkung 4). In der Konzern-Kapitalflussrechnung sind die Erlöse aus dem Verkauf der Anteile an HMC in der Zeile »Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen« ausgewiesen, alle anderen Erlöse sind der Zeile »Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)« zugeordnet.

Die im Jahr 2004 in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gebuchten Gewinne der im Handelsbestand geführten Wertpapiere betragen € 2 (2003: € 10; 2002: € 6) Mio. Verluste fielen im Berichtsjahr (2003: €-; 2002: € 1 Mio.) bei diesen Wertpapieren nicht an.

Die Bewertung und Ermittlung der realisierten Gewinne und Verluste erfolgt nach der gewichteten Durchschnittsmethode.

Wertpapiere mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten in Höhe von rd. € 3,6 (2003: € 5,3) Mrd. sind unter den Zahlungsmitteln ausgewiesen und umfassen vor allem Repo-Geschäfte, Schuldverschreibungen und Einlagezertifikate.

21. Liquide Mittel

Die unter verschiedenen Bilanzposten ausgewiesenen liquiden Mittel des Konzerns setzen sich zum Jahresende wie folgt zusammen:

		31. Dezember	
	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Zahlungsmittel [1]			
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	**7.381**	10.767	9.100
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	**390**	250	30
Zahlungsmittel gesamt	**7.771**	11.017	9.130
Wertpapiere des Umlaufvermögens	**3.884**	3.268	3.293
Sonstige	**–**	–	5
	11.655	14.285	12.428

1 Zahlungsmittel umfassen im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände sowie Schecks.

22. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten setzen sich wie folgt zusammen:

		31. Dezember
	2004	2003
Angaben in Mio. €		
Vorauszahlungen an Pensionsfonds	**246**	260
Andere aktive Rechnungsabgrenzungsposten	**784**	835
	1.030	1.095

Von den gesamten Rechnungsabgrenzungsposten wiesen € 435 (2003: € 434) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

23. Eigenkapital

Zahl der ausgegebenen Aktien und eigene Anteile. Die Anzahl der am 31. Dezember 2004 und 2003 von DaimlerChrysler ausgegebenen nennwertlosen Aktien betrug 1.012.824.191. Jede Aktie repräsentiert einen Anteil am gezeichneten Kapital in Höhe von € 2,60.

Im Jahr 2004 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,8 (2003: 1,3; 2002: 1,1) Mio. DaimlerChrysler-Aktien erworben, von denen 0,8 (2003: 1,3; 2002: 1,1) Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

Genehmigtes und bedingtes Kapital. Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 7. April 2004 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 7. Oktober 2005 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien bis zu einem auf diese Aktien entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von höchstens € 263 Mio. – das sind knapp 10% des derzeitigen Grundkapitals – zu erwerben.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 9. April 2003 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 8. April 2008 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu € 500 Mio. sowie durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Sacheinlage um bis zu € 500 Mio. zu erhöhen. Darüber hinaus ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital um bis zu € 26 Mio. zum Zweck der Ausgabe von Belegschaftsaktien zu erhöhen.

DaimlerChrysler ist ermächtigt, bis zum 18. April 2005 Wandelschuldverschreibungen bzw. Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu € 15 Mrd. zu begeben. Diese Schuldverschreibungen können dem Inhaber Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu € 300 Mio. einräumen. Darüber hinaus ist DaimlerChrysler berechtigt, im Rahmen des DaimlerChrysler-Aktienoptionsplans bis zum 18. April 2005 Bezugsrechte auf bis zu 96 Mio. neue Aktien (dies entspricht einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von rd. € 250 Mio.) zu gewähren.

Aus dem Stock-Option-Plan 1996 waren zum 31. Dezember 2004 Wandelschuldverschreibungen im Nennwert von € 0,1 Mio. noch nicht gewandelt, woraus 46.230 neue DaimlerChrysler-Aktien entstehen können. In den Geschäftsjahren 2004 und 2003 wurden keine entsprechenden Optionsrechte ausgeübt. Im Geschäftsjahr 2002 wurden 7.035 neue Aktien aus diesem Optionsplan begeben.

Options- und Wandelanleihen. Im Juni 1997 begab DaimlerChrysler eine Pflichtwandelanleihe mit einer Laufzeit bis zum 14. Juni 2002 und einer Verzinsung von 5,75% zu einem Bezugskurs von € 66,83 je Anleihe. Die Pflichtwandelanleihe in Höhe von nominal € 508 Mio. repräsentierte bei Ausgabe 7.600.000 Teilschuldverschreibungen, die bis zum 4. Juni 2002 in je 0,86631 junge Aktien gewandelt werden konnten. Dieses Verhältnis konnte nach den Vertragsbedingungen angeglichen werden. Im Jahr 2002 wurden aufgrund von Wandlungen 17.927 neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben. Am 14. Juni 2002, dem Stichtag der Pflichtwandlung, wurden 7.572.881 Teilschuldverschreibungen in 9.506.483 neue Aktien der DaimlerChrysler AG pflichtgewandelt. Der Wandlungspreis in Höhe von € 52,72 wurde am 8. Juni 2002 auf Grundlage des Durchschnittes der Schlussauktionskurse im Xetra-Handel der DaimlerChrysler-Aktie im Zeitraum vom 13. Mai 2002 bis 7. Juni 2002 ermittelt. Da dieser Wandlungspreis unter dem angepassten geringsten Wandlungspreis von € 53,19 liegt, wurde zur Berechnung der zustehenden Aktien der geringste Wandlungspreis herangezogen. Demnach erhielten die Inhaber jeder Teilschuldverschreibung 1,25643 Aktien der DaimlerChrysler AG je Teilschuldverschreibung. Die nach Aggregation verbliebenen Bruchteile wurden zum Wandlungspreis von € 52,72 in Geld ausgeglichen. Die Ausgleichszahlungen betrugen insgesamt € 0,4 Mio.

Im Jahr 1996 begab die DaimlerChrysler Luxembourg Capital S.A., ein Tochterunternehmen, an dem DaimlerChrysler sämtliche Anteile hält, eine mit 4,125% verzinsliche Optionsanleihe (Laufzeit bis zum 5. Juli 2003) in Höhe von € 613 Mio. (im Nennwert von € 511 je Stück). Die Anleihe berechtigte die Inhaber zum Bezug von insgesamt 12.366.324 Aktien (davon 7.728.048 junge Aktien, die € 383 Mio. der Optionsanleihe repräsentieren) der DaimlerChrysler AG. Gemäß den Anleihebedingungen betrug der Optionspreis pro Aktie bei Inzahlunggabe € 42,67 bzw. bei Zahlung in Geld € 44,49. Bis zum Ende der Optionsfrist am 18. Juni 2003 wurden im Jahr 2003 durch Ausübung von Optionsrechten 20.698 (2002: 50) neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben. Die Rückzahlung des noch ausstehenden Anleihevolumens erfolgte am 5. Juli 2003.

Comprehensive Income/(Loss). Die Bestandteile des übrigen Comprehensive Loss entwickelten sich wie folgt:

	vor Steuern	Steuereffekt	2004 Netto	vor Steuern	Steuereffekt	2003 Netto	vor Steuern	Steuereffekt	2002 Netto
Angaben in Mio. €									
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus der Marktbewertung von Wertpapieren (einschl. zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen):									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	277	(10)	267	731	(146)	585	122	(77)	45
Realisierte (Gewinne) Verluste	(592)	119	(473)	(255)	77	(178)	(223)	43	(180)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Wertpapieren, gesamt	(315)	109	(206)	476	(69)	407	(101)	(34)	(135)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten zur Absicherung von Zahlungsströmen:									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	1.765	(693)	1.072	4.406	(1.682)	2.724	2.417	(952)	1.465
Realisierte (Gewinne) Verluste	(2.383)	942	(1.441)	(2.506)	944	(1.562)	(111)	48	(63)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten, gesamt	(618)	249	(369)	1.900	(738)	1.162	2.306	(904)	1.402
Anpassung der Pensionsverpflichtungen	(1.224)	476	(748)	662	(218)	444	(10.022)	3.721	(6.301)
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	(611)	(80)	(691)	(1.531)	(30)	(1.561)	(3.154)	(84)	(3.238)
Veränderung des übrigen Comprehensive Income/(Loss)	(2.768)	754	(2.014)	1.507	(1.055)	452	(10.971)	2.699	(8.272)

Wechselkurseffekte auf die Bestandteile des Other Comprehensive Income werden grundsätzlich als Veränderung der Währungsrücklage ausgewiesen.

Beginnend mit dem 1. Oktober 2004 hat die Chrysler Group prospektiv die funktionale Währung von DaimlerChrysler Canada Inc. (»DCCI«), ihrer kanadischen Tochtergesellschaft, von USD auf kanadische Dollar umgestellt. Ursächlich hierfür waren eine Reihe wesentlicher wirtschaftlicher und operativer Veränderungen bei DCCI, zu denen unter anderem eine Verringerung der aus den USA bezogenen Komponenten gehört. Die erstmalige Anwendung der neuen funktionalen Währung hatte eine Erhöhung des Nettovermögens und des kumulierten übrigen Comprehensive Loss des Konzerns von € 179 Mio. zur Folge.

Sonstiges. Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG ausgewiesenen Bilanzgewinn gemäß HGB. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2004 der DaimlerChrysler AG eine Dividende von € 1.519 Mio. (€ 1,50 je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

24. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2004 über zwei Stock-Option-Pläne, verschiedene sog. Stock Appreciation Rights (»SAR«)-Pläne, sowie zielabhängige Medium Term Incentive Awards. Wie in Anmerkung 1 erläutert, wendet DaimlerChrysler die Vorschriften von SFAS 123 prospektiv auf alle aktienorientierten Vergütungsformen an, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt wurden. Aktienorientierte Vergütungsformen, die vor diesem Stichtag gewährt wurden, werden weiterhin gemäß APB 25 sowie zugehöriger Interpretationen bilanziert.

Stock-Option-Pläne. Im April 2000 hat die Hauptversammlung dem DaimlerChrysler Stock-Option-Plan 2000 zugestimmt. Dieser Plan sieht vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock-Options zum Bezug von DaimlerChrysler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieses Plans gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je DaimlerChrysler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der DaimlerChrysler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags.

Die Basisdaten der seit der Verabschiedung gewährten Optionen (in Mio. Stück) stellen sich wie folgt dar:

Option gewährt im Jahr	Referenz-preis	Ausübungs-preis	Gewährte Optionen	Bestehende Optionen 31. Dezember 2004	Ausübbare Optionen 31. Dezember 2004
2000	€ 62,30	€ 74,76	15,2	13,5	13,5
2001	€ 55,80	€ 66,96	18,7	17,2	17,2
2002	€ 42,93	€ 51,52	20,0	18,9	9,5
2003	€ 28,67	€ 34,40	20,5	19,4	–
2004	€ 36,31	€ 43,57	18,0	17,5	–

Mit Zustimmung der Hauptversammlung hatte DaimlerChrysler die Stock-Option-Pläne 1998, 1997 und 1996 eingeführt (frühere Daimler-Benz-Pläne). Die Pläne räumten bestimmten Mitgliedern des oberen Managements das Recht ein, im Zusammenhang mit der Zeichnung einer Wandelschuldverschreibung Optionen auf Aktien der DaimlerChrysler AG zu erwerben. Den nach diesen Plänen gewährten Wandlungsrechten lagen nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen von nominal je € 511 mit einer Laufzeit von zehn Jahren zugrunde. Jede Wandelschuldverschreibung berechtigte den Inhaber nach einer Wartezeit von 24 Monaten (bei in 1998 und 1997 gewährten Optionen) jedes Jahr innerhalb bestimmter Zeiträume zum Umtausch in 201 Aktien. Voraussetzung war, dass der Kurs der Aktie bei Wandlung mindestens um 15% über dem festgelegten Wandlungspreis liegt.

Die Eckdaten dieser Wandelschuldverschreibungen sowie der zugehörigen Optionsrechte (in Mio. Stück) stellen sich wie folgt dar:

Wandelschuld-verschreibung gewährt in	Nominal-verzinsung	Wandlungs-preis	Zugehörige Options-rechte bei Gewährung	Bestehende Options-rechte 31.12. 2004	Ausübbare Options-rechte 31.12. 2004
1996	5,9%	€ 42,62	0,9	.	.
1997	5,3%	€ 65,90	7,4	5,0	–
1998	4,4%	€ 92,30	8,2	5,8	–

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt. Alle Konditionen und Bedingungen der neuen SARs entsprechen denen der umgewandelten Optionen mit der Ausnahme, dass der Inhaber eines SARs bei Ausübung statt Aktien eine Barzahlung in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen Börsenkurs und Ausübungspreis erhält.

Entwicklung der ausgegebenen Stock-Options:

	2004 Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2004 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2003 Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2003 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2002 Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2002 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	**71,6**	**55,18**	53,1	63,40	33,6	70,43
Gewährte Optionen	**18,0**	**43,57**	20,5	34,40	20,0	51,52
Ausgeübt	**–**	**–**	–	–	–	–
Verfallen	**(1,4)**	**40,79**	(1,2)	51,83	(0,5)	61,29
Abgänge	**(1,7)**	**65,92**	(0,8)	74,76	–	–
Noch bestehend am Jahresende	**86,5**	**52,78**	71,6	55,18	53,1	63,40
Ausübbar am Jahresende	**40,2**	**65,92**	23,1	71,71	7,6	74,56

Im Jahr 2004 ist im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen ein Aufwand (vor Steuern) in Höhe von € 119 (2003: € 95; 2002: € 57) Mio. berücksichtigt worden.

Der Zeitwert der von DaimlerChrysler in den Jahren 2004, 2003 und 2002 ausgegebenen Stock-Options wurde zum Gewährungszeitpunkt (Anfang April) auf Basis eines die spezifischen Ausgabekonditionen berücksichtigenden modifizierten Black-Scholes Optionspreismodells festgelegt. Die Optionen, die im Jahr 2004 an den Vorstand gewährt wurden und für welche der Präsidialausschuss – entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten kann, werden mit dem Inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet. Die bei der Ermittlung des Zeitwerts eingeflossenen Prämissen sowie der darauf basierende Gesamtwert (in Mio. €) waren wie folgt:

	2004	2003	2002
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	**4,4%**	5,6%	2,0%
Erwartete Volatilität	**33%**	35%	30%
Risikofreier Anlagezinssatz	**2,6%**	2,9%	4,2%
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	**3**	3	3
Zeitwert je Optionsrecht	**€ 7,85**	€ 6,00	€ 18,70
Gesamtwert je Programm	**131,9**	123,0	374,0

Für alle ausstehenden, zum 31. Dezember 2004 noch nicht ausübbaren und nicht einer Begrenzungsmöglichkeit entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex unterliegenden Aktienoptionen, wird zukünftig ein Aufwand (vor Steuern) von insgesamt € 125 (2003: € 122; 2002: € 104) Mio. entstehen.

Stock Appreciation Rights-Pläne. Im Jahr 1999 hat DaimlerChrysler einen Stock Appreciation Rights-Plan (»SAR-Plan 1999«) eingeführt, der den Begünstigten das Recht einräumt, ab dem Zeitpunkt der Gewährung in Form einer Barzahlung am Kursanstieg der DaimlerChrysler-Aktie zu partizipieren. Die unter dem SAR-Plan 1999 gewährten Rechte werden je zur Hälfte nach zwei bzw. drei Jahren ausübbar. Nicht ausgeübte Rechte verfallen nach Ablauf von zehn Jahren. Der Ausübungspreis eines SARs entspricht dem Börsenkurs einer DaimlerChrysler-Aktie am Tag der Gewährung. Am 24. Februar 1999 gewährte der Konzern 11,4 Mio. SARs zu einem Ausübungspreis von € 89,70 bzw. $ 98,76 für Chrysler Mitarbeiter, von denen 8,6 Mio. SARs zum 31. Dezember 2004 noch bestehen und ausübbar sind.

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler – wie oben beschrieben – alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt.

Im Rahmen des Vollzugs des Unternehmenszusammenschlusses von Daimler-Benz und Chrysler hat der Konzern im Jahr 1998 einen Stock Appreciation Rights-Plan eingeführt, auf dessen Basis 22,3 Mio. SARs mit einem Ausübungspreis von $ 75,56 je Stück ausgegeben wurden, von denen zum 31. Dezember 2004 13,1 Mio. SARs noch bestehen und ausübbar sind. Die erstmalige Gewährung der SARs ersetzte die fixen Stock-Option-Pläne von Chrysler, da diese bei Vollendung des Unternehmenszusammenschlusses in DaimlerChrysler-Aktien umgewandelt wurden. SARs, die als Ersatz für zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses ausübbare Aktienoptionen gewährt wurden, waren sofort einlösbar. Auf zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses noch nicht ausübbaren Aktienoptionen beruhende SARs wurden in zwei Teilbeträgen einlösbar: 50% nach einem halben Jahr und 50% nach einem Jahr nach Unternehmenszusammenschluss.

Die SAR-Pläne des Konzerns haben sich in den Jahren 2004, 2003 und 2002 wie folgt entwickelt:

	2004 Anzahl der SARs Mio. Stück	2004 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2003 Anzahl der SARs Mio. Stück	2003 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2002 Anzahl der SARs Mio. Stück	2002 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	**36,3**	**74,24**	40,3	79,13	42,5	84,75
Gewährt	**–**	**–**	–	–	–	–
Ausgeübt	**–**	**–**	–	–	–	–
Verfallen	**(3,8)**	**72,54**	(4,0)	75,00	(2,2)	78,31
Noch bestehend am Jahresende	**32,5**	**71,37**	36,3	74,24	40,3	79,13
Ausübbar am Jahresende	**32,5**	**71,37**	36,3	74,24	40,3	79,13

Der aus den SARs resultierende Aufwand bzw. Ertrag (Stornierung von Aufwendungen aus Vorperioden) wird auf Grundlage der Kursveränderungen der DaimlerChrysler-Aktie bestimmt. In den Jahren 2004, 2003 und 2002 ist kein Aufwand aus SARs in der Gewinn- und Verlustrechnung entstanden, da der Aktienkurs zum Bilanzstichtag unter den jeweiligen Ausübungspreisen dieser Pläne lag.

Medium Term Incentive Awards. DaimlerChrysler gewährt bezugsberechtigten Mitarbeitern Medium Term Incentives mit einem Zielerreichungszeitraum von drei Jahren, die unter anderem an der Kursentwicklung der DaimlerChrysler-Aktie orientiert sind. Am Ende des Zielerreichungszeitraums ist die in Geld auszubezahlende Vergütung insbesondere vom Grad der Zielerreichung sowie dem Kurs der DaimlerChrysler-Aktie abhängig. Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet sind. Im Jahr 2004 hat der Konzern 0,7 Mio. Medium Term Incentives gewährt (2003: 1,3 Mio.; 2002: 1,2 Mio.).

Für das Jahr 2004 ist ein Aufwand (vor Steuern) in Höhe von € 12 (2003: 35; 2002: 20) Mio. in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt worden.

25. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2004 Gesamt	31. Dezember 2004 davon > 1 Jahr	31. Dezember 2003 Gesamt	31. Dezember 2003 davon > 1 Jahr
Angaben in Mio. €				
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 25a)	**13.923**	**12.634**	13.467	12.275
Steuern	**3.134**	**1.674**	2.794	946
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 25b)	**24.509**	**8.609**	22.911	8.662
	41.566	**22.917**	39.172	21.883

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003
Angaben in Mio. €		
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	**5.606**	4.951
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	**8.021**	8.203
Übrige Pensionsverpflichtungen	**296**	313
	13.923	13.467

Der Anstieg der Rückstellung für Pensionsverpflichtungen um € 0,7 Mrd. war im Wesentlichen durch die Erstkonsolidierung von MFTBC bedingt.

Der Rückgang der Rückstellungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen um € 0,2 Mrd. resultiert insbesondere aus geringeren Zuführungen aufgrund des Medicare Act in den USA.

DaimlerChrysler führte im Jahr 2001 Turnaround-Pläne bei Freightliner und der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7) ein, die unter anderem einen Abbau der Belegschaft vorsahen. Die Auswirkungen aus den Abfindungen auf die Pensionsverpflichtungen, die aus den Turnaround-Plänen resultierten, sind in den nachfolgenden Angaben berücksichtigt.

Pensionspläne

Bei DaimlerChrysler haben fast alle Arbeiter und Angestellte Pensionszusagen. Für die Pensionspläne bilden die geleisteten Dienstjahre die Grundlage. Die nach den Pensionsplänen vorgesehenen Zahlungen können sowohl auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten fünf Jahre bezogenen Gehalt als auch auf fixen Beträgen beruhen, die wiederum vom erreichten Gehaltsniveau und der eingenommenen Position im Unternehmen abhängen.

Investitionsstrategien. Zum 31. Dezember 2004 waren die Fondsvermögen in verschiedenartigen Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Darin waren 2.570.150 Anteile am gezeichneten Kapital von DaimlerChrysler aus einem deutschen Plan mit einem Marktwert von € 91 Mio. enthalten. Das Vermögen und die Erträge der Pensionsfonds und der Unterstützungskassen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pensionspläne vorgesehen. Die Zusammensetzung der Fondsvermögen des Konzerns in % zum 31. Dezember 2004 und 2003 sowie die geplante Zusammensetzung der Fondsvermögen in % für das Geschäftsjahr 2005 sind aus der folgenden Übersicht zu ersehen:

	Inländische Fondsvermögen			Ausländische Fondsvermögen		
	2005 geplant	2004	2003	2005 geplant	2004	2003
Angaben in % der Fondsvermögen						
Aktien	57	**57**	57	67	**66**	65
Festverzinsliche Wertpapiere	36	**36**	37	23	**28**	30
Immobilien	3	**2**	3	6	**4**	4
Sonstiges	4	**5**	3	4	**2**	1

Alle 3 - 5 Jahre, gegebenenfalls auch häufiger, führt DaimlerChrysler Asset-Liability-Analysen für die großen Pensionsfonds durch. DaimlerChrysler zieht hierzu die Expertise von externen Beratern aus den Bereichen Kapitalanlage und Versicherungsmathematik heran. Diese Analysen dienen dazu, die optimale langfristige Asset Allokation passend zur Struktur der Pensionsverpflichtungen zu bestimmen. Die daraus resultierende Modell-Portfolio-Allokation zielt auf eine Minimierung der ökonomischen Kosten für die Pensionspläne mit festen Leistungszusagen ab. Gleichzeitig sollen die Risiken auf ein angemessenes Niveau begrenzt werden.

Das Modell-Portfolio wird dann in Form eines sogenannten Benchmark-Portfolios weiter detailliert. Das Benchmark-Portfolio bildet die Asset-Klassen aus dem Modell-Portfolio ab, erweitert diese jedoch durch Hinzufügen von Sub-Asset-Klassen mit entsprechenden Gewichtungen, um die vorgesehene Portfolio-Struktur tatsächlich umsetzen zu können. Unter Nutzung der »Modernen Portfolio-Theorie« wird außerdem eine optimale Zielallokation über einen einjährigen Zeitraum bestimmt. Diese Zielallokation wird sodann implementiert und ihre Rendite im laufenden Jahr relativ zum Benchmark-Portfolio gemessen.

Der gesamte Prozess wird durch Anlageausschüsse, die sich aus leitenden Mitarbeitern des Finanzbereiches, insbesondere der Treasury, und anderen qualifizierten Führungskräften zusammensetzen, überwacht. Die Anlageausschüsse kommen regelmäßig zusammen, um die Asset Allokation zu bewilligen, die Risiken und Performance der großen Pensionsfonds zu besprechen und die Auswahl bzw. Vertragsverlängerung von externen Managern für die jeweiligen Portfolios zu genehmigen.

Die Kapitalanlage erfolgt hauptsächlich in internationalen Blue Chip-Aktien sowie in Staats- und Unternehmensanleihen hoher Bonität. Um eine breite Diversifizierung zu gewährleisten und zur Verbesserung der Ertragschancen, werden bis zu ca. 20% der Assets in Märkten, die eine höhere Rendite versprechen wie Private Equity, High Yield Debt, Convertibles und Emerging Markets, angelegt. Die Kapitalanlagen unterliegen einer strikten und regelmäßigen Überwachung durch interne Controlling-Bereiche. Ferner sind externe Depotbanken sowohl für die Verwahrung der Wertpapiere als auch für das Berichtswesen über Bestände und Transaktionen verantwortlich.

Finanzierungsstatus. Die folgenden Informationen über die Pensionspläne von DaimlerChrysler sind unterteilt in inländische Pensionspläne sowie in ausländische Pensionspläne, die hauptsächlich Pensionspläne in den USA betreffen.

	31. Dezember 2004			31. Dezember 2003		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Mio. €						
Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts:						
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	32.132	11.165	20.967	32.949	10.941	22.008
Kursdifferenzen	(1.351)	–	(1.351)	(3.287)	–	(3.287)
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	681	256	425	600	256	344
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	1.878	586	1.292	2.029	632	1.397
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	67	–	67	657	5	652
Versicherungsmathematische Verluste	2.146	1.110	1.036	1.324	124	1.200
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	–	–	–	(377)	(361)	(16)
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	794	–	794	334	94	240
Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	192	61	131	29	1	28
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(2.091)	(550)	(1.541)	(2.126)	(527)	(1.599)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	34.448	12.628	21.820	32.132	11.165	20.967
Veränderungen der Fondsvermögen:						
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	26.328	8.183	18.145	24.544	6.789	17.755
Kursdifferenzen	(1.252)	–	(1.252)	(2.692)	–	(2.692)
Tatsächliche Erträge (Verluste) der Fondsvermögen	2.854	664	2.190	4.239	983	3.256
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	1.649	638	1.011	2.056	855	1.201
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	19	–	19	18	–	18
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	–	–	–	(18)	(7)	(11)
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	188	–	188	128	–	128
Pensionszahlungen der Fonds	(1.982)	(466)	(1.516)	(1.947)	(437)	(1.510)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	27.804	9.019	18.785	26.328	8.183	18.145

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus, der sich als Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen ergibt, bis zu den in der Bilanz enthaltenen Beträgen dargestellt:

	31. Dezember 2004			31. Dezember 2003		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Mio. €						
Finanzierungsstatus	6.644	3.609	3.035	5.804	2.982	2.822
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	(11.356)	(4.166)	(7.190)	(10.438)	(3.244)	(7.194)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(2.143)	(2)	(2.141)	(2.545)	(4)	(2.541)
Noch nicht berücksichtigte Aufwendungen aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	–	–	–	(5)	–	(5)
Bilanzbetrag (Saldo)	(6.855)	(559)	(6.296)	(7.184)	(266)	(6.918)
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:						
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	(246)	–	(246)	(260)	–	(260)
Pensionsrückstellungen	5.606	2.927	2.679	4.951	2.355	2.596
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2.074)	–	(2.074)	(2.466)	–	(2.466)
Übriges Comprehensive Loss	(10.141)	(3.486)	(6.655)	(9.409)	(2.621)	(6.788)
Bilanzbetrag (Saldo)	(6.855)	(559)	(6.296)	(7.184)	(266)	(6.918)

Bewertungsprämissen. Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Fondsvermögen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die Netto-Pensionsaufwendungen von DaimlerChrysler ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung, Gehaltssteigerungen sowie langfristige Verzinsung der Fondsvermögen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

	Inländische Pensionspläne			Ausländische Pensionspläne		
	2004	2003	2002	2004	2003	2002
Angaben in %						
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren						
Abzinsungsfaktor	**4,8**	5,3	5,8	**5,8**	6,2	6,7
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	**3,0**	3,0	3,0	**4,5**	4,5	5,4

Zur Berechnung der Pensionsaufwendungen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	Inländische Pensionspläne			Ausländische Pensionspläne		
	2004	2003	2002	2004	2003	2002
Angaben in %						
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren						
Abzinsungsfaktor	**5,3**	5,8	6,0	**6,2**	6,7	7,4
Erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen (zu Jahresbeginn)	**7,5**	7,5	7,9	**8,5**	8,5	10,1
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	**3,0**	3,0	3,0	**4,5**	5,4	5,4

Erwartete Erträge der Fondsvermögen. Die Rate für die langfristig erwartete Verzinsung der US-Fondsvermögen basiert auf den tatsächlichen langfristig erzielten Erträgen des Portfolios, auf den historischen Gesamtmarktrenditen und einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen. Die Prognosen beruhen auf Befragungen von Managern großer Portfolios sowie Renditeerwartungen vergleichbarer Pensionsfonds für die nächsten zehn Jahre. Demzufolge werden negative Renditen innerhalb eines Zeitraumes von ein oder mehreren Jahren die historischen langfristig erwarteten Renditen nicht derart signifikant ändern, dass eine Anpassung der Rate für die langfristig erwartete Verzinsung der US-Fondsvermögen notwendig oder gerechtfertigt wäre.

Die Ermittlung der Rate für die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen der deutschen Pensionspläne basiert auf einem ähnlichen Prozess. Sowohl Kapitalmarktumfragen als auch die Befragung von Experten von Großbanken und der Investmentbranche führen zur Festlegung der langfristigen Renditeerwartungen.

Die Rate für die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen für 2002 betrug für die inländischen Pensionspläne 7,9% und für die ausländischen Pensionspläne (im Wesentlichen US-Pensions-Pläne) 10,1%. Im Jahr 2002 beschlossen die Anlageausschüsse von DaimlerChrysler, das Portfolio der Fondsvermögen für Pensionspläne schrittweise zugunsten festverzinslicher Wertpapiere zu gewichten. Dies führte gegenüber den vorangegangenen Jahren zu etwas geringeren Renditeerwartungen. Die Analyse der Anlageausschüsse führte im Management zu der Überzeugung, dass die langfristigen Renditen für Aktien und festverzinsliche Wertpapiere künftig niedriger ausfallen würden als in den vergangenen 25 Jahren. Aus diesen Gründen wurde die Rate der langfristig erwarteten Verzinsung der Fondsvermögen ab dem 1. Januar 2003 für inländische Pensionspläne auf 7,5% und für ausländische Pensionspläne auf 8,5% gesenkt und unverändert bis zum 31. Dezember 2004 beibehalten.

Die erwartete Rendite aus den Fondsvermögen im Jahr 2005 entspricht der für das Jahr 2004.

Netto-Pensionsaufwendungen. Die Netto-Pensionsaufwendungen für die Jahre 2004, 2003 und 2002 setzten sich wie folgt zusammen:

	2004 Gesamt	2004 Inländische Pensionspläne	2004 Ausländische Pensionspläne	2003 Gesamt	2003 Inländische Pensionspläne	2003 Ausländische Pensionspläne	2002 Gesamt	2002 Inländische Pensionspläne	2002 Ausländische Pensionspläne
Angaben in Mio. €									
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	**681**	**256**	**425**	600	256	344	610	226	384
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	**1.878**	**586**	**1.292**	2.029	632	1.397	2.251	629	1.622
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	**(2.339)**	**(614)**	**(1.725)**	(2.379)	(509)	(1.870)	(3.287)	(595)	(2.692)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten (Gewinnen)	**372**	**141**	**231**	226	173	53	77	74	3
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	**292**	**–**	**292**	287	–	287	291	–	291
Tilgung des Übergangssaldos aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	**–**	**–**	**–**	–	–	–	1	–	1
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	**884**	**369**	**515**	763	552	211	(57)	334	(391)
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	**64**	**–**	**64**	74	50	24	209	1	208
Netto-Pensionsaufwendungen	**948**	**369**	**579**	837	602	235	152	335	(183)

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne betrugen in den Jahren 2004 und 2003 € 1.649 Mio. bzw. € 2.056 Mio. Die geplanten Zuwendungen an die Fondsvermögen im Jahr 2005 werden schätzungsweise € 1,5 Mrd. betragen. Davon entfallen € 0,5 Mrd. auf gesetzliche und vertragliche Mindestanforderungen und € 1,0 Mrd. auf Ermessensentscheidungen von DaimlerChrysler. Von den im Jahr 2005 zu erwartenden Zuwendungen erfolgen voraussichtlich € 1,5 Mrd. in bar.

Pensionszahlungen. Im Geschäftsjahr 2004 leistete DaimlerChrysler Pensionszahlungen aufgrund von inländischen und ausländischen Pensionsplänen in Höhe von € 550 Mio. bzw. € 1.541 Mio. Im Jahr 2003 beliefen sich diese Zahlungen auf € 527 Mio. bzw. € 1.599 Mio. Die geschätzten Zahlungen der folgenden 10 Jahre betragen insgesamt € 23,0 Mrd. und verteilen sich wie folgt:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010-2014
Angaben in Mrd. €						
Inländische Pensionspläne	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	3,7
Ausländische Pensionspläne	1,5	1,5	1,5	1,6	1,7	8,5
Gesamt	2,0	2,1	2,1	2,2	2,4	12,2

Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen. Für die Pensionspläne, bei denen der Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen das zu Zeitwerten bewertete Fondsvermögen übersteigt, ergeben sich für den Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen und das Fondsvermögen insgesamt folgende Werte:

	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003	31. Dezember 2002
Angaben in Mio. €			
Anwartschaftsbarwert mit Gehaltssteigerungen	**33.749**	31.487	32.300
Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen	**32.627**	30.547	31.206
Fondsvermögen	**27.141**	25.660	23.882

Der Anstieg der Anpassung der Pensionsverpflichtungen wirkt eigenkapitalmindernd und ist im übrigen Comprehensive Income (Loss) vor Steuern berücksichtigt. Die Anpassung betrug zum 31. Dezember 2004 € 1.224 Mio. Zum 31. Dezember 2003 war ein Anstieg des übrigen Comprehensive Income (Loss) vor Steuern von € 662 Mio. zu verzeichnen.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Einige Tochtergesellschaften in den USA und Kanada gewähren ihren Mitarbeitern Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Die Mitarbeiter können nach ihrem Ausscheiden bei DaimlerChrysler auf Dauer diese Leistungen erhalten. Die Leistungen und die Ansprüche darauf können modifiziert werden.

Investitionsstrategien. Zum 31. Dezember 2004 waren die Fondsvermögen in verschiedenartigen Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Vermögen und die Erträge der Fondsvermögen sind ausschließlich für die Zahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pläne vorgesehen. Die Zusammensetzung der Fondsvermögen des Konzerns zum 31. Dezember 2004 und 2003 und die geplante Zusammensetzung für das Jahr 2005 stellt sich wie folgt dar:

	2005 geplant	2004	2003
Angaben in % der Fondsvermögen			
Aktien	65	**68**	68
Festverzinsliche Wertpapiere	35	**32**	32
Immobilien	–	**–**	–

Die Asset Allokation erfolgt auf der Grundlage eines Benchmark Portfolios, das auf eine breite Streuung der Kapitalanlagen hauptsächlich in den folgenden wesentlichen Asset-Klassen ausgerichtet ist: U.S. Equity, International Equity und U.S. Fixed Income. Das Hauptziel des Benchmark Portfolios ist es, eine angemessene Ausgewogenheit von Risiken und Rendite zu erreichen.

Der Prozess der Kapitalanlage wird durch Anlageausschüsse, die sich aus leitenden Mitarbeitern des Finanzbereiches, insbesondere der Treasury, und anderen qualifizierten Führungskräften zusammensetzen, überwacht. Die Anlageausschüsse kommen regelmäßig zusammen, um die Asset Allokation zu bewilligen, die Risiken und Performance der Fonds zu besprechen und die Auswahl bzw. Vertragsverlängerung von externen Managern für die jeweiligen Portfolios zu genehmigen.

Die Kapitalanlage erfolgt hauptsächlich in den vorgegebenen Asset-Klassen des Benchmark-Portfolios. Um eine breite Diversifizierung zu gewährleisten und zur Verbesserung der Ertragschancen, wird in geringem Maße (ca. 5%) in Märkten, wie z. B. High Yield Debt und Emerging Markets investiert. Die Kapitalanlagen unterliegen einer strikten und regelmäßigen Überwachung durch interne Controlling-Bereiche. Ferner sind externe Depotbanken sowohl für die Verwahrung der Wertpapiere als auch für das Berichtswesen über Bestände und Transaktionen verantwortlich.

Finanzierungsstatus. Die folgenden Informationen betreffen die Pläne der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen des Konzerns.

	2004	2003
Angaben in Mio. €		
Veränderung des Anwartschaftsbarwertes:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	**14.910**	15.933
Kursdifferenzen	**(1.053)**	(2.553)
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	**255**	278
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	**863**	983
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgung	**4**	(383)
Versicherungsmathematische Verluste	**127**	1.242
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	**–**	198
Auswirkungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	**46**	11
Zahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	**(797)**	(799)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	**14.355**	14.910
Veränderung der Fondsvermögen:		
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	**1.531**	2.232
Kursdifferenzen	**(132)**	(490)
Tatsächliche Erträge (Verluste) der Fondsvermögen	**160**	379
Zuwendung (Entnahmen) durch die Arbeitgeber	**–**	(673)
Zugänge zum Konsolidierungskreis	**–**	137
Zahlungen der Fonds	**(12)**	(54)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	**1.547**	1.531

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus, der sich als Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen ergibt, bis zu dem in den Pensionsrückstellungen enthaltenen Betrag für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen dargestellt:

	31. Dezember 2004	2003
Angaben in Mio. €		
Finanzierungsstatus	**12.808**	13.379
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	**(4.721)**	(5.114)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	**(66)**	(62)
Bilanzbetrag	**8.021**	8.203

Auswirkungen des Medicare Act. Der Medicare Prescription Drug, Improvement and Modernization Act of 2003 (»Medicare Act«) führte in den USA, bezogen auf den 1. Januar 2004, insgesamt zu einer Reduzierung des Anwartschaftsbarwerts der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen in Höhe von € 997 Mio. Die Auswirkung der Neubewertung des Anwartschaftsbarwerts wurde ab dem 1. Januar 2004 ergebniswirksam über die durchschnittliche Dienstzeit der Beschäftigten, die Gesundheitsfürsorgeleistungen erhalten können, berücksichtigt. Entsprechend haben sich die Netto-Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im Jahr 2004 um € 148 Mio. vermindert.

Erwartete Zuschüsse aufgrund des Medicare Act. Die geschätzten erwarteten Zahlungen aufgrund des Medicare Act in den USA für die nächsten 10 Jahre betragen insgesamt € 460 Mio. und verteilen sich wie folgt:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010-2014
Angaben in Mrd. €						
Medicare Act	–	40	43	45	48	284

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im Jahr 2004 und 2003 hat DaimlerChrysler keine Zuwendungen an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen vorgenommen. Für das Jahr 2005 sind zunächst keine Zuwendungen vorgesehen.

Bewertungsprämissen. Die zur Berechnung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung und Steigerungsraten der Leistungen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Plan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

	2004	2003	2002
Angaben in %			
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:			
Abzinsungsfaktor	**6,0**	6,3	6,8
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden (oder Basis-) Jahr	**8,0**	8,0	10,0
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten ab dem Jahr 2011/2008/2008	**5,0**	5,0	5,0

Zur Berechnung der Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	2004	2003	2002
Angaben in %			
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:			
Abzinsungsfaktor	**6,3**	6,8	7,4
Erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen (zu Jahresbeginn)	**8,5**	8,5	10,5
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	**8,0**	10,0	6,9
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten ab dem Jahr 2008	**5,0**	5,0	5,0

Das Portfolio der US-Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen entspricht im Wesentlichen dem Portfolio der Fondsvermögen für die Pensionspläne. Deshalb entsprechen die vorangegangenen Informationen für die Ermittlung der Rate für die erwartete langfristige Verzinsung der Fondsvermögen bei Pensionspläne auch denen für die erwartete langfristige Verzinsung der US-Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen.

Die angenommenen Bewertungsfaktoren für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Rückstellung. Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen, wenn sich die angenommene höchste Gesundheitskostensteigerungsrate ab 2011 für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen um 1% erhöht bzw. vermindert:

	1%-Steigerung	1%-Verminderung
Angaben in Mio. €		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	156	(126)
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	1.720	(1.422)

Die erwartete Rendite aus den Fondsvermögen im Jahr 2005 entspricht der für das Jahr 2004.

Netto-Aufwendungen. Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für die Jahre 2004, 2003 und 2002 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2004	2003	2002
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	255	278	262
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	863	983	1.062
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(159)	(217)	(345)
Tilgung von versicherungsmathematischen (Gewinnen) Verlusten	208	220	38
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	3	24	76
Laufende Netto-Aufwendungen	1.170	1.288	1.093
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	3	2	26
Netto-Aufwendungen	1.173	1.290	1.119

Der Medicare Act hat sich im Jahr 2004 reduzierend in den folgenden Komponenten der Netto-Aufwendungen ausgewirkt:

Angaben in Mio. €	2004
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	19
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	62
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	67
Gesamtreduzierung	148

Erwartete Zahlungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Im Geschäftsjahr 2004 und 2003 leistete DaimlerChrysler Zahlungen in Höhe von € 797 Mio. bzw. € 799 Mio. Die geschätzten zukünftigen Zahlungen für die folgenden 10 Jahre betragen insgesamt € 9,2 Mrd. und verteilen sich wie folgt:

Angaben in Mrd. €	2005	2006	2007	2008	2009	2010-2014
Erwartete Zahlungen	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9	5,0

Vorausbezahlte Versorgungsleistungen. Im Jahr 1996 hat DaimlerChrysler den Voluntary Employees' Beneficiary Association (»VEBA«)-Trust gegründet, der Vorsorgeleistungen erfüllt, die nicht die betriebliche Altersversorgung betreffen. Der VEBA-Trust hatte per 31. Dezember 2004 ein Vermögen von € 2.023 (2003: € 2.017) Mio., davon sind im Jahr 2004 € 1.474 Mio. und im Jahr 2003 € 1.433 Mio. dem Fondsvermögen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen zugeordnet worden. In den Jahren 2004, 2003 und 2002 sind keine Zuwendungen an den VEBA-Trust geleistet worden. Für 2005 sind zunächst keine Zuwendungen an den VEBA-Trust vorgesehen.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen hauptsächlich auf:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003
Produktgarantien	10.877	9.230
Verkaufsaufwendungen	4.680	5.119
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	2.784	2.282
Restrukturierungsmaßnahmen	250	410
Andere	5.918	5.870
	24.509	22.911

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren (vgl. Anmerkung 32). Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in gewissen Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit.

Die Veränderung der Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	
Stand zum 1. Januar 2003	9.353
Wechselkursveränderungen	(776)
Inanspruchnahmen	(4.581)
Produktgarantien, die im Jahr 2003 gewährt wurden	5.364
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(130)
Stand zum 31. Dezember 2003	9.230
Wechselkursveränderungen und Änderungen des Konsolidierungskreises	334
Inanspruchnahmen	(4.712)
Produktgarantien, die im Jahr 2004 gewährt wurden	4.807
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	1.218
Stand zum 31. Dezember 2004	10.877

Die Position »Produktgarantien, die im Jahr 2003 bzw. 2004 gewährt wurden«, umfasst die Zuführungen zu den Rückstellungen für Produktgarantien der jeweiligen Jahre für die verkauften Fahrzeuge dieser Jahre.

Darüber hinaus bietet der Konzern seinen Kunden erweiterte Service- und Wartungsverträge an, die separat in Rechnung gestellt werden. Die Umsätze aus diesen Verträgen werden zu Vertragsbeginn abgegrenzt und im Verhältnis der erwarteten Aufwendungen, auf Basis von Erfahrungswerten, über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Diese abgegrenzten Umsätze, die in der Konzernbilanz unter »Passiver Rechnungsabgrenzungsposten« ausgewiesen werden, entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	
Stand zum 1. Januar 2003	1.061
Wechselkursveränderungen	(170)
Umsatzabgrenzung im Berichtsjahr	693
Umsatzrealisierung im Berichtsjahr	(455)
Stand zum 31. Dezember 2003	1.129
Wechselkursveränderungen	(74)
Umsatzabgrenzung im Berichtsjahr	538
Umsatzrealisierung im Berichtsjahr	(478)
Stand zum 31. Dezember 2004	1.115

Die Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen umfassen Abfindungszahlungen an Beschäftigte sowie Aufwendungen, die in direktem Zusammenhang mit der Redimensionierung von Kapazitäten stehen. Die Veränderung der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen setzt sich wie folgt zusammen:

	Abfindungs-zahlungen	Schließungs-kosten	Gesamt
Angaben in Mio. €			
Stand zum 1. Januar 2002	573	617	1.190
Inanspruchnahmen, Umbuchungen und Wechselkursveränderungen	(461)	(358)	(819)
Auflösungen	(57)	(39)	(96)
Zuführungen	323	160	483
Stand zum 31. Dezember 2002	378	380	758
Inanspruchnahmen, Umbuchungen und Wechselkursveränderungen	(355)	(209)	(564)
Auflösungen	(10)	(27)	(37)
Zuführungen	226	27	253
Stand zum 31. Dezember 2003	239	171	410
Inanspruchnahmen, Umbuchungen und Wechselkursveränderungen	(200)	(39)	(239)
Auflösungen	(24)	(54)	(78)
Zuführungen	156	1	157
Stand zum 31. Dezember 2004	171	79	250

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind in den Jahren 2004, 2003 und 2002 vor allem bei der Chrysler Group Rückstellungen gebildet worden (vgl. Anmerkung 7). Darüber hinaus wurden im Jahr 2002 Strukturrückstellungen bei Nutzfahrzeugen bilanziert.

Die Zuführungen zu Rückstellungen für Abfindungszahlungen betragen im Jahr 2004 € 156 (2003: € 226; 2002: € 323) Mio. Der überwiegende Teil der Zuführungen im Berichtsjahr resultierte aus dem im Jahr 2001 beschlossenen Turnaround-Plan bei der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7).

Die Höhe der Abfindungszahlungen im Jahr 2004 beträgt € 127 (2003: € 229; 2002: € 431) Mio. Diese Abfindungszahlungen waren vollständig durch die Inanspruchnahme von vorhandenen Rückstellungen gedeckt (2003: € 228 Mio.; 2002: € 359 Mio.).

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind im Berichtsjahr ca. 6.180 (2003: 4.410; 2002: 11.500) Beschäftigte ausgeschieden. Am 31. Dezember 2004 sind für den Abbau von ca. 1.120 Beschäftigten entsprechende Rückstellungen vorhanden.

Die Zuführungen zu den Schließungskosten von € 27 Mio. im Jahr 2003 sowie der überwiegende Teil der Rückstellungen für Schließungskosten im Jahr 2002 (€ 302 Mio.) waren auf die Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen und Schließungskosten von Produktionsstätten im Zusammenhang mit der Aufgabe von Produktionsaktivitäten und Produktprogrammen bei der Chrysler Group zurückzuführen (vgl. Anmerkung 7). Darüber hinaus waren im Segment Nutzfahrzeuge Schließungskosten von € 62 Mio. im Jahr 2002 auf die Kündigung von Händlerverträgen in den USA und Frankreich zurückzuführen. In einem geringen Umfang wurden Schließungskosten im Jahr 2002 durch das Segment Übrige Aktivitäten verursacht.

Die Auszahlungen für Schließungskosten beliefen sich im Jahr 2004 auf € 107 (2003: € 174; 2002: € 288) Mio. Davon waren € 101 (2003: € 167; 2002: € 258) Mio. durch vorhandene Rückstellungen gedeckt.

26. Finanzverbindlichkeiten

Angaben in Mio. €		31. Dezember 2004	2003
Kurzfristig:			
Anleihen		**11.122**	9.975
Schuldverschreibungen		**6.824**	7.048
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		**10.254**	6.183
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		**438**	344
Einlagen aus Direktbank-Geschäft		**2.945**	3.041
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten		**1.123**	475
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien		**1.422**	1.189
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres)		**34.128**	28.255
Langfristig:	Fälligkeiten		
Anleihen davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 10.492 (2003: € 11.213) Mio.	2006-2097	**33.919**	37.802
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 1.264 (2003: € 1.812) Mio.	2006-2019	**6.807**	7.911
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 9 (2003: € 22) Mio.		**179**	97
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 2 (2003: € 13) Mio.		**145**	400
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 210 (2003: € 207) Mio.		**1.442**	1.225
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		**42.492**	47.435
		76.620	75.690

Im Jahr 2004 betrugen die gewogenen Durchschnittszinssätze bei Anleihen 5,22%, bei Schuldverschreibungen 2,66%, bei Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 4,47% und bei Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft 2,35%.

Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf € und $ lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind teilweise durch Sicherungshypotheken, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von € 2.232 (2003: € 1.714) Mio. gesichert.

DaimlerChrysler Corporation (»DCC«) hat hinsichtlich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen eine Vereinbarung mit der General Electric Capital Corporation (»GECC«), welche DCC und seinen Lieferanten finanzielle Flexibilität gewährleisten soll. GECC bezahlt die teilnehmenden Lieferanten vorzeitig und erhält einen Nachlass auf den ursprünglichen Rechnungsbetrag. DCC bezahlt GECC dann nach den ursprünglichen Zahlungsbedingungen der Lieferanten. Soweit GECC aus diesen Transaktionen wirtschaftliche Vorteile erzielt, werden diese mit DCC geteilt. Die Vereinbarung endet im ersten Halbjahr 2005. Der ausstehende Betrag gegenüber GECC wird innerhalb der übrigen kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen und beträgt zum 31. Dezember 2004 € 410 (2003: € 416) Mio.

Die Finanzverbindlichkeiten (Nominalbeträge) werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

Angaben in Mio. €	2005	2006	2007	2008	2009	danach
Finanzverbindlichkeiten	34.459	14.095	8.681	4.478	3.051	11.226

Zum 31. Dezember 2004 waren kurzfristige Kreditfazilitäten in Höhe von € 9.278 (2003: € 10.700) Mio. und langfristige Kreditfazilitäten in Höhe von € 8.981 (2003: € 10.441) Mio. ungenutzt. Die Kreditfazilitäten beinhalten eine revolvierende Kreditlinie eines Konsortiums internationaler Banken im Umfang von $ 18 Mrd. Diese Kreditvereinbarung erstreckt sich auf eine revolvierende Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG ermöglicht, bis zum Jahr 2009 bis zu $ 5 Mrd. oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Sie umfasst weiter eine revolvierende Kreditfazilität, die der DaimlerChrysler North America Holding Corporation, einem 100%-Tochterunternehmen, die Aufnahme von bis zu $ 6 Mrd. bis zum Jahr 2005 erlaubt. Zudem beinhaltet die Kreditvereinbarung eine revolvierende Working Capital-Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, bis zum Jahr 2008 bis zu $ 7 Mrd. oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Ein Teil der $ 18 Mrd. Fazilität dient als Absicherung für Commercial Paper-Ziehungen.

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2004			31. Dezember 2003		
	Gesamt	davon > 1 Jahr und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 Jahr und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre
Angaben in Mio. €						
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.914	2	–	11.583	–	1

28. Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2004			31. Dezember 2003		
	Gesamt	davon > 1 Jahr und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 Jahr und < 5 Jahre	davon > 5 Jahre
Angaben in Mio. €						
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	354	10	–	316	10	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	77	–	–	131	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	8.276	542	166	8.358	699	315
	8.707	552	166	8.805	709	315

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind € 803 (2003: € 682) Mio. Steuerverbindlichkeiten und € 774 (2003: € 753) Mio. Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

29. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Von den gesamten passiven Rechungsabgrenzungsposten weisen € 2.088 (2003: € 1.836) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

30. Konzern-Kapitalflussrechnung

Folgende Zahlungsströme sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Gezahlte Zinsen	**3.092**	3.207	3.615
Gezahlte Ertragsteuern (erhaltene Erstattungen)	**1.373**	937	(1.178)

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt im Jahr 2004 Erlöse aus der vorzeitigen Beendigung von Währungsderivaten, die Finanzverbindlichkeiten betreffen, in Höhe von € 1.304 (2003: € 556; 2002: € 117) Mio.

Sonstige Erläuterungen

31. Rechtliche Verfahren

Verschiedene Gerichtsverfahren sind gegen den Konzern anhängig. Bei diesen handelt es sich nach Ansicht von DaimlerChrysler im Wesentlichen um normale, routinemäßige und im Zusammenhang mit dem Geschäft des Konzerns stehende Rechtsstreitigkeiten.

Im November 2003 hat der Insolvenzverwalter über das Vermögen der Firma Garage Tutrice, S.A., Frankreich, eine ehemalige Kundin der französischen Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, eine Klage auf Zahlung gegen DaimlerChrysler France S.A.S. beim Handelsgericht Versailles wegen Schäden eingereicht, die aufgrund eines Steuerbetruges durch den ehemaligen Vorsitzenden der Firma Tutrice S.A. entstanden sein sollen. Im Oktober 2004 hat der Insolvenzverwalter seine Klageforderung abgeändert und verlangt nunmehr die Zahlung von € 455 Mio., was seiner Behauptung nach der Gesamtsumme der ungesicherten Verbindlichkeiten der Firma Tutrice S.A. entspricht. Der Insolvenzverwalter behauptet, dass DaimlerChrysler France notwendige Informationen für die Aufdeckung des Steuerbetrugs nicht an die Steuerbehörden weitergeleitet und daher zur Insolvenz der Firma Tutrice S.A. beigetragen habe. DaimlerChrysler France hat ihrerseits Forderungen im Insolvenzverfahren über das Vermögen der Firma Tutrice S.A. angemeldet. Der ehemalige Vorsitzende von Tutrice wurde im April 2001 wegen Steuerbetruges verurteilt. DaimlerChrysler France trat in diesem zur Verurteilung führenden Strafverfahren als Nebenklägerin auf. Das Strafgericht stellte fest, dass der vom ehemaligen Vorsitzenden der Firma Tutrice begangene Betrug auch DaimlerChrysler France geschädigt hat. DaimlerChrysler beabsichtigt, sich mit Nachdruck gegen diese Klage zu verteidigen.

DaimlerChrysler Australia/Pacific Pty. Ltd. (»DCAuP«) ist infolge des finanziellen Zusammenbruchs eines seiner Kunden potentiell hohen Forderungen ausgesetzt. Der Kunde, bei dem es sich um einen der größten privatwirtschaftlichen Busabnehmer von DCAuP handelt, hatte zwischen 1999 und 2000 ca. 200 Busse gekauft und bezahlt. Im April 2003 wurde das Vermögen des Kunden unter Zwangsverwaltung gestellt und später abgewickelt. Der Kunde beschaffte sich Mittel, indem er Busse an Geldgeber verkaufte und dann zurückmietete, die in vielen Fällen nicht existierten oder bereits an Dritte verpfändet waren. Gegen die

Geschäftsleiter des Kunden wurde Anklage wegen einer Straftat erhoben. Zivilrechtlich wurde DCAuP im April 2004 von dem Hauptgläubiger des Kunden (National Australia Bank Limited) und im Juni 2004 vom Insolvenzverwalter vor dem Supreme Court of New South Wales auf Schadensersatz verklagt. In den Klagen wird behauptet, dass DCAuP sich durch das Verhalten eines ehemaligen Mitarbeiters in zurechenbarer Weise irreführend und betrügerisch verhalten und damit den Schaden der Kläger herbeigeführt habe. Es wird behauptet, dass der Mitarbeiter dem Kunden mehrere Briefe mit dem Briefkopf von DCAuP zur Verfügung gestellt habe, die fälschlicherweise den Kauf und die Bezahlung einer bestimmten Anzahl von Bussen durch den Kunden bestätigt hätten. Zur Identifikation der Busse seien in den Briefen entweder Kommissionsnummern oder Fahrgestellnummern angegeben worden. Es habe sich herausgestellt, dass viele der Busse nicht existierten. Die vom Kunden hergestellten Briefe seien vom Kunden gegenüber dem Geldgeber verwendet worden, um als Teil des für die Erlangung einer Finanzierung notwendigen Beweises zu dienen, dass sich der aufgeführte Bus im Eigentum des Kunden befunden habe. Die Höhe der Forderungen steht derzeit noch nicht endgültig fest. DaimlerChrysler wird sich gegen beide Klagen energisch zur Wehr setzen.

In ihrer Eigenschaft als Rechtsnachfolgerin der Daimler-Benz AG ist die Daimler-Chrysler AG Beteiligte eines Spruchstellenverfahrens im Zusammenhang mit dem Abschluss eines Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages, welcher zwischen der Daimler-Benz AG und der ehemaligen AEG AG (»AEG«) bestand. Die ehemaligen AEG-Aktionäre haben im Jahre 1988 einen Antrag an das Landgericht Frankfurt gestellt und geltend gemacht, die im Unternehmensvertrag festgelegte Abfindung und der Ausgleich seien unangemessen. Ein vom Gericht bestellter Sachverständiger ist in seinem 1994 vorgelegten Gutachten zu dem Ergebnis gelangt, dass das seinerzeit vertraglich festgelegte Wertverhältnis angemessen ist. Im Anschluss an eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in einer anderen Angelegenheit, beauftragte das Landgericht Frankfurt im Jahre 1999 den gerichtlich bestellten Sachverständigen, die Wertermittlung anstelle der bislang verwendeten Ertragswertmethode auf Basis von Börsenwerten vorzunehmen. Der Gutachter wurde im Jahr 2004 auch damit beauftragt, die Erkenntnisse des Bundesgerichtshofs zu beachten, welche die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur Maßgeblichkeit von Börsenwerten fortentwickelt hat. Im September 2004 legte der Sachverständige das angeforderte Bewertungsgutachten vor. Sofern das Gericht diesem neuen Gutachten folgt, würde sich das Wertverhältnis zugunsten der AEG-Aktionäre wesentlich verbessern. DaimlerChrysler hält die vom Unternehmen angebotene Abfindung und Ausgleichszahlung nach wie vor für angemessen und das zweite Wertgutachten für unzutreffend. DaimlerChrysler beabsichtigt, sich mit Nachdruck gegen die in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche zur Wehr zu setzen.

Wie bereits berichtet, sind mehrere Gerichtsverfahren gegen DaimlerChrysler oder Tochterunternehmen von DaimlerChrysler anhängig in denen angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen (u. a. Insassenrückhaltesysteme, Sitze, Bremsanlagen, Reifen, Kugelgelenke, Motoren und Kraftstoffanlagen) mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität (Überschlagneigung), falsche Pedalbedienung (plötzliche Beschleunigung), Bremsen-Getriebe-Schaltsperre oder Unfallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Körperverletzung. Sofern einzelnen oder mehreren Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch Verpflichtungen für DaimlerChrysler oder Tochterunternehmen von DaimlerChrysler zu Leistungen von zum Teil erheblichen Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben.

Drei Klagen, die als Sammelklagen deklariert wurden, sind bei verschiedenen US-Gerichten anhängig, in denen vorgebracht wird, dass die Lackierung von Chrysler-, Plymouth-, Jeep®- und Dodge-Fahrzeugen der Baujahre 1982–1997 sich aufgrund fehlerhafter Lacke, Grundierungen oder Anwendungsverfahren ablöst, abblättert oder abspringt. Die Kläger fordern Schadenersatz sowie Strafschadenersatz, Erstattung der Reparaturkosten oder Austausch sowie Erstattung der Rechtsanwaltsgebühren und -auslagen. Sieben andere bereits berichtete Sammelklagen bezüglich Farbablösungen wurden abgewiesen.

Die DaimlerChrysler Corporation wurde in einer beim Davidson County Bezirksgericht in Tennessee eingereichten Klage, in der Sache Flax v. DaimlerChrysler Corporation von einer Jury im November 2004 zu $ 3,75 Mio. Schadenersatz und $ 98 Mio. Strafschadenersatz verurteilt. In der Klage wurde behauptet, die Lehne eines im Jahre 1998 hergestellten Dodge Grand Caravan wäre fehlerhaft gewesen und sei gebrochen, als der Caravan von einem anderen Fahrzeug erfasst und dadurch ein Insasse getötet wurde. Das Unternehmen hat bereits Anträge gegen dieses Urteil und die Schadenersatzzuweisungen eingereicht. DaimlerChrysler Corporation verteidigt sich in ungefähr 25 anderen Verfahren, in denen es um die Stabilität der Lehnen geht. Dazu gehört auch die Berufung gegen ein Urteil in der Sache Douglas v. DaimlerChrysler Corporation, die vor dem Superior Court in Maricopa County, Arizona anhängig ist. In diesem Urteil wurde die DaimlerChrysler Corporation im November 2003 zu $ 3,75 Mio. Schadenersatz und $ 50 Mio. Strafschadenersatz verurteilt. Die Gesellschaft geht davon aus, dass die Rechtsmittel in diesem Verfahren überzeugend begründet sind und sie somit eine Abweisung der Strafschadenzahlungen erreichen kann.

Ebenso wie andere Unternehmen in der Automobilindustrie verzeichnet DaimlerChrysler (hauptsächlich die DaimlerChrysler Corporation) eine wachsende Zahl von Gerichtsverfahren, in denen Schaden- und Strafschadenersatz für Erkrankungen eingeklagt wird, die angeblich direkt oder indirekt auf Belastungen durch bestimmte asbesthaltige Bauteile zurückzuführen sind (vorwiegend Bremsbeläge). In der Regel werden in diesen Gerichtsverfahren zahlreiche weitere Unternehmen als Beklagte aufgeführt, und es können auch Ansprüche wegen Belastungen durch

eine Vielzahl von asbesthaltigen Produkten, die nicht aus Fahrzeugen stammen, geltend gemacht werden. In einem einzelnen Gerichtsverfahren können Ansprüche von mehreren Klägern geltend gemacht werden, die Erkrankungen an Asbestose, Mesotheliomen sowie andere Krebs- oder sonstige Erkrankungen behaupten. Die Zahl der Ansprüche in diesen Gerichtsverfahren erhöhte sich von etwa 14.000 zum Jahresende 2001 auf etwa 29.000 bis Ende des Jahres 2004. In der Mehrzahl der Fälle präzisieren die Kläger ihre behaupteten Krankheiten nicht und machen nur wenige Angaben zu dem behaupteten Umgang mit Bauteilen der Fahrzeuge von DaimlerChrysler. Einige Kläger stützen sich dabei nicht auf bestehende Krankheiten, sondern begehren Schadenersatz aufgrund eventueller zukünftiger Krankheiten. DaimlerChrysler ist der Ansicht, dass bei zahlreichen dieser Verfahren nicht näher begründete Erkrankungen oder lediglich dürftige Zusammenhänge mit Bauteilen in Fahrzeugen angeführt werden und dass es zuverlässige wissenschaftliche Nachweise gibt, die eine Abweisung zahlreicher dieser Ansprüche unterstützen. Obgleich die Aufwendungen im Zusammenhang mit derartigen Ansprüchen bis heute keinen wesentlichen Einfluss auf die finanzielle Situation von DaimlerChrysler haben, ist es möglich, dass die Zahl dieser Verfahren, insbesondere im Zusammenhang mit der Geltendmachung lebensbedrohender Krankheiten, weiter steigt und dem Unternehmen zukünftig durch diese Verfahren erhebliche Aufwendungen entstehen könnten.

Wie zuvor berichtet, hatte die Kartellabteilung des US-Justizministeriums (Regionalbüro New York) strafrechtliche Ermittlungen im Zusammenhang mit den Vorwürfen eingeleitet, welche im Rahmen einer im Jahre 2002 beim US-Bezirksgericht für den Bezirk New Jersey eingereichten Klage gegen die DaimlerChrysler-Tochtergesellschaft Mercedes-Benz USA, LLC (»MBUSA«) und deren hundertprozentige Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Manhattan, Inc. erhoben worden sind. Das Justizministerium hat diese Unternehmen im dritten Quartal 2003 darüber informiert, dass es die Ermittlungen abgeschlossen hat und keine weiteren Maßnahmen ergreifen wird. In der Klage, die im Jahr 2003 als Sammelklage bestätigt wurde, wird geltend gemacht, dass sich diese Unternehmen an einer unzulässigen Preisabsprache zwischen Mercedes-Benz-Händlern beteiligt haben. MBUSA und Mercedes-Benz Manhattan werden sich diesbezüglich auch weiterhin energisch zur Wehr setzen.

Wie bereits zuvor berichtet, erhielt DaimlerChrysler am 1. April 1999 von der Europäischen Kommission »Beschwerdepunkte«, in denen dem Konzern die Verletzung der EU-Wettbewerbsregeln durch Behinderung des grenzüberschreitenden Absatzes von Mercedes-Benz-Personenkraftwagen an Endverbraucher im Europäischen Wirtschaftsraum vorgeworfen wurde. Im Oktober 2001 stellte die Europäische Kommission die Verletzung von EU-Wettbewerbsregeln fest und erließ gegen DaimlerChrysler eine Entscheidung, mit der eine Geldbuße in Höhe von ca. €72 Mio. verhängt wurde. Die von DaimlerChrysler gegen die Entscheidung erhobene Klage ist beim Europäischen Gerichtshof anhängig.

Wie zuvor bereits berichtet, wurden im Jahr 2003 ungefähr 80 als Sammelklagen deklarierte Klagen wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht gegen DaimlerChrysler und einige US-amerikanische Tochtergesellschaften, gegen sechs weitere Kraftfahrzeughersteller bzw. Tochtergesellschaften dieser Hersteller in den Vereinigten Staaten und Kanada, gegen die National Automobile Dealers Association und gegen die Canadian Automobile Dealers Association erhoben. Einige Klagen wurden in verschiedenen Staaten bei Federal Courts (Bundesgerichten) und andere Klagen wurden bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) eingereicht. Mit den Klagen wird geltend gemacht, dass die Beklagten Absprachen getroffen hätten, wonach US-Verbraucher daran gehindert wurden, Kraftfahrzeuge von Händlern in Kanada zu kaufen, um die Preise von Neuwagen in den USA auf einem künstlich hohen Niveau zu halten. Sie lauten auf Schadenersatz in dreifacher Höhe im Namen aller Personen, die seit dem 1. Januar 2001 ein Neufahrzeug in den Vereinigten Staaten gekauft oder geleast haben. DaimlerChrysler hält diese Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen mit allen Mitteln zu verteidigen.

Wie bereits zuvor berichtet, wird die Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, DaimlerChrysler Services North America LLC (»DCSNA«), vor US-Bundes- und Staatengerichten in verschiedenen Gerichtsverfahren in Anspruch genommen, in denen zum Teil Verstöße gegen das Staaten- und Bundesrecht bei der Finanzierung von Kraftfahrzeugen behauptet wird. In einigen dieser Verfahren wird eine Sammelklage angestrebt und voraussichtlich Schaden- und Strafschadenersatz oder Schadenersatz in dreifacher Höhe zuzüglich der Anwaltskosten verlangt. Die Bürgerrechtsabteilung des US-Justizministeriums und das Büro der US-Staatsanwaltschaft für den Bezirk Northern Illinois informierten im Oktober 2003 darüber, dass sie eine Untersuchung der DCSNA Finanzierungspraktiken eingeleitet haben, die sich auf das DCSNA Bereichsbüro in Chicago konzentriert. Die Untersuchung ist Folge einer im Februar 2003 beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Northern Illinois gegen DCSNA in Chicago eingereichten Klage, in der das DCSNA Bereichsbüro in Chicago beschuldigt wird, ethnisch diskriminierende Verfahren bei der Vergabe von Krediten an Fahrzeugkäufer und bei der Einziehung von ausstehenden Forderungen angewendet und damit US-Bundes- und Staatenrecht verletzt zu haben. Diese als konsolidierte Sammelklage deklarierte Klage wurde ursprünglich von sechs Personen im Namen von Afro-Amerikanern aus der Region mit der Behauptung eingereicht, dass ihnen Finanzierungen beim Fahrzeugkauf auf Grundlage ihrer ethnischen Zugehörigkeit verweigert worden seien. Sie verlangen kompensatorischen Schadenersatz, Strafschadenersatz sowie eine Anordnung zur Unterlassung solch diskriminierender Praktiken. Die Klage wurde später erweitert, um auch Hispano-Amerikaner zu erfassen. DCSNA hält die von ihr angewandte Praxis für angemessen und nicht diskriminierend. DCSNA beabsichtigt, sich gegen diese Ansprüche energisch zur Wehr zu setzen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen DaimlerChrysler Services AG, Deutsche Telekom AG und das Konsortium eingeleitet (siehe hierzu auch Anmerkungen 3 und 32). Die Bundesrepublik Deutschland verlangt Schadenersatz einschließlich Vertragsstrafen und Begleichung von Mautausfall, der angeblich durch die Verspätung der Inbetriebnahme des Mautsystems entstanden ist. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche auf Ersatz von Mautausfallschaden für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 in Höhe von € 3,56 Mrd. zuzüglich Zinsen und Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2004 in Höhe von ungefähr € 1,03 Mrd. zuzüglich Zinsen geltend. Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da die Bundesrepublik Deutschland auch zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt. DaimlerChrysler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und beabsichtigt daher, sich gegen die Ansprüche entschlossen zur Wehr zu setzen.

Wie bereits berichtet, erwarb Freightliner LLC, die nordamerikanische Nutzfahrzeugtochter von DaimlerChrysler, im September 2000 die kanadische Gesellschaft Western Star Trucks Holdings Ltd., die im Bereich von Design, Montage und Vertrieb schwerer LKW und Überlandbusse tätig ist. Vor dem Erwerb durch Freightliner hatte Western Star die Firma ERF (Holdings) plc, eine in England und Wales ansässige Gesellschaft, die im Bereich von Montage und Vertrieb schwerer LKW tätig ist, an MAN AG und MAN Nutzfahrzeuge AG für CAD 195 Mio. verkauft. Im September 2002 hat MAN vor dem Handelsgericht in London Klage gegen Freightliner Ltd. (vormals Western Star) wegen der Nichteinhaltung von Zusicherungen und Garantien aus dem Unternehmenskaufvertrag durch unrichtige Darstellung der Bilanzen und finanziellen Statusberichte von ERF erhoben. MAN verlangt Schadenersatz in Höhe von mehr als GBP 300 Mio. Freightliner Ltd. beabsichtigt, sich energisch gegen die Klage zur Wehr zu setzen und hat im zweiten Quartal 2003 vor dem Handelsgericht in London Klage auf Rückgriff gegen Ernst & Young, die Wirtschaftsprüfer von ERF, eingereicht.

DaimlerChrysler veräußerte, wie bereits zuvor berichtet, am 30. April 2001 die DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (»Adtranz«) für $ 725 Mio. an Bombardier, Inc. Aufgrund der Unsicherheit bezüglich des endgültigen Kaufpreises hat DaimlerChrysler im Rahmen der Veräußerung einen Anteil des Gewinns in Höhe von € 300 Mio. abgegrenzt. Im Juli 2002 reichte Bombardier bei der Internationalen Handelskammer in Paris einen Antrag auf Einleitung eines Schiedsverfahrens ein. Bombardier machte die Anpassung des Kaufpreises gemäß den Bedingungen des Kaufvertrages sowie Ansprüche wegen angeblicher Vertragsverletzungen und falscher Darstellungen geltend. Die Schadenersatzforderung von Bombardier belief sich auf insgesamt ca. € 960 Mio. Die Höhe der im Kaufvertrag vereinbarten Anpassung des Kaufpreises war auf € 150 Mio. begrenzt, die Höhe sonstiger Ansprüche, soweit rechtlich zulässig, auf weitere € 150 Mio. DaimlerChrysler und Bombardier haben am 28. September 2004 einen Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Veräußerung von Adtranz geschlossen. Der Vergleich sieht eine Kaufpreisanpassung zugunsten von Bombardier in Höhe von € 170 Mio. und die Rücknahme aller sonstiger Forderungen und Vorwürfe seitens Bombardier vor. DaimlerChrysler bezahlte die Kaufpreisanpassung am 1. Oktober 2004. Der verbliebene abgegrenzte Ertrag wurde, nach Abzug noch angefallener Aufwendungen aus dem Vergleich, mit € 120 Mio. im Jahr 2004 realisiert. Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten enthalten.

Wie bereits berichtet, hat die Tracinda Corporation im vierten Quartal 2000 beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Delaware eine Klage gegen die DaimlerChrysler AG und einige ihrer Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder (Herren Kopper, Prof. Schrempp und Dr. Gentz) eingereicht. Kurz darauf haben andere Kläger gegen dieselben Beklagten eine Reihe weiterer Klagen mit ähnlich lautenden Ansprüchen wie in der Tracinda-Klage erhoben. Zwei Einzelverfahren und eine konsolidierte Sammelklage waren ursprünglich anhängig. Die Kläger, gegenwärtige bzw. ehemalige DaimlerChrysler-Aktionäre, werfen den Beklagten einen Verstoß gegen das amerikanische Wertpapierrecht und Betrug im Zusammenhang mit der Zustimmung der Chrysler-Aktionäre zum Zusammenschluss der Chrysler Corp. und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 vor. Im März 2003 gab das Gericht dem Antrag von Herrn Kopper auf Abweisung aller gegen ihn gerichteten Klagen wegen fehlender Zuständigkeit statt. Im August 2003 stimmte DaimlerChrysler einem Vergleich bezüglich der konsolidierten Sammelklage in Höhe von $ 300 Mio. (bereinigt um Währungseffekte rund € 230 Mio.) zu und schloss kurz darauf einen Vergleich mit Glickenhaus, einem der beiden Einzelkläger. Das Gericht hat dem Vergleich über die konsolidierte Sammelklage durch Beschluss vom 5. Februar 2004 endgültig zugestimmt, so dass sich diese erledigt hat. Die Vergleiche hatten keinen Einfluss auf die Klage von Tracinda, die behauptet, ihr seien Schäden in der Größenordnung von rund $ 1,35 Mrd. entstanden. Die mündliche Verhandlung im Tracinda-Fall wurde am 11. Februar 2004 abgeschlossen. Es lässt sich mit Gewissheit nicht vorhersagen, wann das Gericht eine Entscheidung fällen wird. Beim gleichen Gericht wurde des Weiteren im Jahr 2004 im Namen von gegenwärtigen und ehemaligen nicht amerikanischen und nicht in den USA ansässigen Aktionären von DaimlerChrysler, die ihre DaimlerChrysler Aktien an oder mittels Börsen außerhalb der USA erworben haben, eine als Sammelklage deklarierte Klage gegen die DaimlerChrysler AG und einige Vorstandsmitglieder eingereicht. Jene Aktionäre hatte das Gericht ursprünglich wegen praktischen Schwierigkeiten, diese Personen in die Gruppe der Kläger mit einzubeziehen, von der konsolidierten Sammelklage ausgeschlossen. Diese Klage enthält ähnliche Behauptungen wie die Tracinda-Klage und die vorherige Sammelklage.

Im Jahr 2002 wurden mehrere Klagen eingereicht, die mit der in Südafrika praktizierten Apartheid in Zusammenhang stehen und verschiedene vor 1994 liegende Zeiträume betreffen: Am 11. November 2002 wurde durch die Khulumani Support Group, welche angeblich 32.700 Einzelpersonen repräsentiert, sowie durch mehrere Einzelkläger eine Klage (geführt unter Khulumani

v. Barclays National Bank Ltd., Civ.A. No. 02-5952 (E.D.N.Y.)) gegen 22 US-amerikanische, europäische und japanische Unternehmen, darunter DaimlerChrysler AG und AEG Daimler-Benz Industrie beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von New York eingereicht. Am 19. November 2002 wurde eine als Sammelklage deklarierte Klage, Ntsebeza v. Holcim Ltd., No. 02-74604 (RWS) (E.D. Mich.), gegen vier US-amerikanische und europäische Unternehmen einschließlich DaimlerChrysler Corporation beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von Michigan eingereicht. Beide Verfahren wurden für vorprozessuale Zwecke mit mehreren anderen als Sammelklagen deklarierten Klagen, unter anderem Digwamaje v. Bank of America, No. 02-CV-6218 (RCC) (S.D.N.Y.), verbunden, welche ursprünglich beim US-Bezirksgericht für den südlichen Bezirk von New York eingereicht worden waren. Die Digwamaje-Kläger hatten ursprünglich die DaimlerChrysler AG als Beklagte benannt, entließen sie jedoch später freiwillig aus dem Verfahren. In den Khulumani- und Ntsebeza-Klagen wird im Wesentlichen behauptet, den Beklagten seien Menschenrechtsverletzungen und andere Missbräuche des südafrikanischen Apartheidregimes bekannt bzw. sie seien daran beteiligt gewesen; sie hätten mit der Apartheidregierung während der maßgeblichen Zeit zusammengearbeitet und hätten von dieser Zusammenarbeit profitiert. Die Kläger machen Geld- und andere Ansprüche geltend; sie haben den behaupteten Schaden jedoch nicht beziffert. Am 29. November 2004 hat das Gericht dem Klageabweisungsantrag einer Gruppe von Beklagten, zu denen auch DaimlerChrysler gehört, stattgegeben. Die Kläger haben gegen die Entscheidung Berufung eingelegt. Um bestimmten prozessualen Umständen Rechnung zu tragen, haben die Kläger und die agierenden Beklagten vereinbart die Berufungen zurückzunehmen in der Erwartung, daß die Berufungen neu eingelegt werden.

Die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (Securities and Exchange Commission »SEC«) unterrichtete die DaimlerChrysler AG im August 2004, dass sie in Bezug auf das Unternehmen eine Untersuchung im Hinblick auf die Einhaltung des US Foreign Corrupt Practices Act eröffnet hat. Die Untersuchung erfolgt aufgrund einer »whistleblower«-Beschwerde, die ein ehemaliger Mitarbeiter der hundertprozentigen Tochtergesellschaft des Konzerns, DaimlerChrysler Corporation, dessen Vertrag Anfang dieses Jahres gekündigt worden ist, beim US-amerikanischen Arbeitsministerium (Department of Labor) nach dem Sarbanes-Oxley-Act eingereicht hat. Im September 2004 reichte der gekündigte Mitarbeiter eine Klage gegen die DaimlerChrysler Corporation beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von Michigan ein, die im Wesentlichen die gleichen Behauptungen wie die beim US-amerikanischen Arbeitsministerium (Department of Labor) eingereichte Beschwerde enthält sowie zusätzliche Behauptungen, die sich auf Ansprüche wegen Kündigung aus dem US-amerikanischen Bundes- und Staatenrecht beziehen. Im November wurde die Beschwerde vom US-amerikanischen Arbeitsministerium (Department of Labor) abgewiesen, da es der Auffassung war, dass kein nachvollziehbarer Grund vorlag, wonach dem Mitarbeiter unter Verletzung des Sarbanes-Oxley-Act gekündigt wurde. DaimlerChrysler übermittelt Informationen an die SEC und kooperiert mit ihr in der Untersuchung. Darüber hinaus liefert das Unternehmen als Reaktion auf ein nicht förmliches Auskunftsersuchen der SEC auf freiwilliger Basis Informationen betreffend der Umsetzung verschiedener Vorschriften des Sarbanes-Oxley-Act, einschließlich der Verfahren über die Berichterstattung an das Audit Committee. Dieses Ersuchen erging nach einer anderen »whistleblower«-Beschwerde, welche beim US-amerikanischen Arbeitsministerium (Department of Labor) von einem ehemaligen Mitarbeiter der DaimlerChrysler Corporation eingereicht wurde. Der gekündigte Mitarbeiter reichte im November 2004 gegen die DaimlerChrysler Corporation beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von Michigan eine Klage ein, die im Wesentlichen die gleichen Behauptungen enthält wie die Beschwerde beim US-amerikanischen Arbeitsministerium (Department of Labor).

Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen; der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass DaimlerChrysler aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, welche die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite von DaimlerChrysler nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden kann. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage von DaimlerChrysler haben.

32. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse. Die Verpflichtungen aus der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		31. Dezember Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
Angaben in Mio. €	2004	2003	2004	2003
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	**2.334**	2.647	**207**	355
Rückkaufverpflichtungen	**1.646**	1.957	**536**	583
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	**464**	513	**360**	352
Sonstige	**128**	118	**97**	109
	4.572	5.235	**1.200**	1.399

Die Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten resultieren vor allem aus Bürgschaften für die Verbindlichkeiten nicht konsolidierter, verbundener Unternehmen und Dritter sowie aus vertraglich vereinbarten Gewährleistungen von Gemeinschaftsunternehmen. Darüber hinaus haftet DaimlerChrysler aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, Personen-Handelsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften gesamtschuldnerisch. Die Bandbreite der Laufzeiten dieser Haftungsverhältnisse entspricht grundsätzlich den Laufzeiten der betreffenden Verbindlichkeiten nicht konsolidierter, verbundener Unternehmen und Dritter bzw. der Dauer der vertraglichen Gewährleistungsverpflichtung aus Gemeinschaftsunternehmen sowie des Haftungsverhältnisses für Verpflichtungen aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, Personen-Handelsgesellschaften und Arbeitsgemein-

schaften. Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien für bestimmte Verpflichtungen ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften gegenüber Dritten. Zum 31. Dezember 2004 beliefen sich diese Garantien auf € 48,4 Mrd. In geringerem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninternen Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, durch die sich der Konzern verpflichtet, an nicht konsolidierte Gesellschaften und Kunden verkaufte Vermögensgegenstände oder Produkte zu festgelegten Preisen zurückzukaufen. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, die erworbenen Vermögensgegenstände und Produkte, größtenteils auch im Zusammenhang mit zukünftigen Produktkäufen oder Dienstleistungen, zurückzugeben. Im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährte Restwertgarantien, aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden darf, sind in der vorangehenden Tabelle nicht berücksichtigt.

Leistungsgarantien umfassen Entschädigungsverpflichtungen hinsichtlich der termin- und qualitätsgerechten Leistungserstellung durch Dritte oder Gewährleistungen aus der Beteiligung an Konsortien. Gewährleistungszusagen begründen für den Begünstigten einen Anspruch auf Entschädigungen oder die Zahlung von Vertragsstrafen, wenn der Dritte oder das Konsortium die geschuldete Leistung nicht erbringt. Eventuell gebildete Rückstellungen für solche Gewährleistungen berücksichtigen die Verluste aus der erwarteten Nichterbringung solcher Leistungen durch Dritte oder Konsortien.

Die DaimlerChrysler AG und ihre vollkonsolidierte Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Services AG haben verschiedene Garantien im Zusammenhang mit der Investition in Toll Collect zugunsten Dritter abgegeben. Anmerkung 3 enthält ausführliche Informationen über Toll Collect und die damit im Zusammenhang stehenden Garantien. Von den in Anmerkung 3 dargestellten Garantien ist nur die Garantie für das Bankdarlehen in Höhe von € 600 Mio. in obiger Tabelle in der Zeile »Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten« enthalten. Die übrigen Garantien zugunsten Toll Collect sind nicht in der obigen Tabelle enthalten, da die maximalen zukünftigen Verpflichtungen nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden können. Dafür gebildete Rückstellungen sind ebenfalls nicht in der obigen Tabelle enthalten.

In Umweltfragen unterliegt DaimlerChrysler möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen sowie aus verschiedenen Ansprüchen und Verfahren, die gegen DaimlerChrysler anhängig sind oder geltend gemacht werden könnten. Schätzungen bezüglich des Maximalbetrags solcher zukünftigen Verpflichtungen sind in diesem Bereich zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen. Diese ergeben sich zum Beispiel durch das Inkrafttreten neuer Gesetze und Auflagen, die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien oder die Identifizierung von Grundstücken, für die DaimlerChrysler die Verantwortung zur Sanierung hat bzw. hierfür gesamtschuldnerisch haften könnte.

Sofern unter gegebenen Umständen vom Eintritt einer Zahlungsverpflichtung auszugehen ist und die Verpflichtung mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden kann, werden entsprechende Rückstellungen für Haftungsverhältnisse im Konzernabschluss gemäß SFAS 5 »Accounting for Contingencies« aufwandswirksam berücksichtigt. Der Konzern bewertet Garantien, die nach dem 31. Dezember 2002 abgegeben wurden zum Zeitwert und nimmt eine entsprechende Passivierung vor, sofern nicht eine betragsmäßig höhere Rückstellung gemäß SFAS 5 zu bilden ist. Sowohl die Rückstellungen gemäß SFAS 5 als auch die Passivierung der Zeitwerte der Garantien sind in der obigen Tabelle in der Spalte »Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen« enthalten.

Am 11. März 2003 unterzeichnete DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit der Freien und Hansestadt Hamburg, laut der DaimlerChrysler mittels einer Call-Option und die Freie und Hansestadt Hamburg mittels einer Put-Option das Recht erhalten, den Anteil von rund 6%, den die Freie und Hansestadt Hamburg an der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft (»DCLRH«) hält, an DaimlerChrysler zu übertragen. Im Gegenzug wurde der Freien und Hansestadt Hamburg bei Ausübung der Option durch eine der Parteien ein Betrag von mindestens € 450 Mio. garantiert, der in Anteilen an der EADS, in bar oder in Kombination von beidem geleistet werden konnte. DaimlerChrysler hält die Mehrheit der Anteile an DCLRH. Die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg hat am 21. Mai 2003 ihre Zustimmung zu dieser Vereinbarung erteilt. DaimlerChrysler hat das Recht, seine Call-Option ab dem 1. Januar 2005, die Freie und Hansestadt Hamburg das Recht, ihre Put-Option ab dem 1. Oktober 2007 auszuüben, wobei beim Eintreten bestimmter Sachverhalte die Put-Option auch vorzeitig ausgeübt werden kann. Der Eintritt dieser Sachverhalte ist einzig und allein von DaimlerChrysler beeinflussbar. DaimlerChrysler hält es für sehr unwahrscheinlich, dass diese Sachverhalte eintreten werden.

Verpflichtungen aus Produktgarantien und erweiterten Produktgarantien sind gemäß der Bilanzierungsvorschrift FIN 45 in der vorangegangenen Tabelle nicht enthalten. Bezüglich Informationen über gebildete Rückstellungen für solche Verpflichtungen vergleiche Anmerkung 25b.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Über die oben dargestellten Haftungsverhältnisse hinaus hat DaimlerChrysler im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten zu Marktpreisen abgeschlossen. Der Konzern ging weiterhin sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen zu Marktpreisen ein. Zum 31. Dezember 2004 betrugen diese finanziellen Verpflichtungen aus dem Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten bzw. aus Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen € 5,7 Mrd. Diese Verpflichtungen sind in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2004 wurden Mietzahlungen in Höhe von € 902 (2003: € 747; 2002: € 737) Mio. aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen betragen:

	2005	2006	2007	2008	2009	danach
Angaben in Mio. €						
»Operating leases«	583	425	343	286	254	1.099

33. Finanzinstrumente und Derivate

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt weltweit in zahlreichen internationalen Währungen Geschäfte ab, wodurch er grundsätzlich Wechselkursschwankungen ausgesetzt ist. Die Refinanzierung des Konzerns erfolgt unter anderem durch die Emission von Anleihen, Medium-Term-Notes, Geldmarktpapieren und durch die Ziehung von Bankkrediten in verschiedenen Währungen. Dadurch ist der Konzern Risiken aus der Änderung von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus nutzt DaimlerChrysler Finanzinstrumente wie z. B. Geldanlagen, Anlagen in variabel- und festverzinslichen Wertpapieren sowie zu einem geringen Teil Anlagen in Aktien, aus denen Zins- und Marktpreisrisiken resultieren. Der Konzern steuert die verschiedenartigen Marktrisiken unter anderem durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Ohne den Einsatz derivativer Finanzinstrumente wäre DaimlerChrysler höheren Risiken ausgesetzt. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Marktrisiken. Die von DaimlerChrysler gehaltenen Anlagen in Aktien bzw. die zur Risikominimierung eingesetzten Aktienderivate waren in den dargestellten Berichtsperioden nicht wesentlich.

Aufbauend auf Regelungen, die institutionelle Aufsichtsorgane für Banken vorgeben, hat der Konzern Richtlinien für Risiko-Controlling-Prozesse und für den Einsatz von Finanzinstrumenten festgelegt. Hierzu gehört unter anderem eine klare Funktionstrennung zwischen dem Handel, der Abwicklung, der Buchhaltung und dem Controlling.

Zur Quantifizierung der Marktrisiken verwendet DaimlerChrysler die bei Banken übliche »Value-at-Risk«-Methode. Dabei werden auf der Grundlage historischer Marktdaten mittels statistischer Verfahren mögliche Wertschwankungen berechnet, die sich aus der Veränderung von Marktpreisen ergeben können.

DaimlerChrysler ist auch dem Marktpreisrisiko aus dem Erwerb verschiedener Wirtschaftsgüter und Rohstoffe ausgesetzt. In einem geringen Umfang setzt DaimlerChrysler derivative Finanzinstrumente ein, um das Marktpreisrisiko dieser Wirtschaftsgüter und Rohstoffe, vornehmlich Edelmetalle, zu minimieren. Das Risiko aus derivativen Rohstoffsicherungskontrakten ist für den Konzern unerheblich und deshalb im Folgenden nicht weiter erläutert.

Die Kontraktvolumina zum 31. Dezember der zur Absicherung der Währungs- und Zinsrisiken eingesetzten derivativen Finanzinstrumente ergeben sich aus der folgenden Tabelle. Die aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten stellen nicht immer die zwischen den Vertragspartnern ausgetauschten Volumina dar und sind daher nicht unbedingt ein Maßstab für das Risiko, dem DaimlerChrysler durch ihren Einsatz ausgesetzt ist.

	31. Dezember 2004	31. Dezember 2003
Angaben in Mio. €		
Währungssicherungskontrakte	**20.226**	25.366
Zinssicherungskontrakte	**38.313**	31.577

b) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte der Finanzinstrumente wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die hier aufgeführten Werte nur als Indikation gegenüber den tatsächlich am Markt realisierbaren Werten angesehen werden.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember 2004		31. Dezember 2003	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Angaben in Mio. €				
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	**1.610**	**1.610**	1.631	1.631
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**56.785**	**57.558**	52.638	53.919
Wertpapiere	**3.884**	**3.884**	3.268	3.268
Zahlungsmittel	**7.771**	**7.771**	11.017	11.017
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	**76.620**	**78.594**	75.690	77.993
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	**1.287**	**1.287**	2.380	2.380
Zinssicherungskontrakte	**2.667**	**2.667**	3.695	3.695
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	**152**	**152**	267	267
Zinssicherungskontrakte	**196**	**196**	163	163

Die als Aktiva ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente sind zu Marktwerten in den sonstigen Vermögenswerten (vgl. Anmerkung 19) enthalten. Die als Passiva ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente sind zu Marktwerten in den Rückstellungen für sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 25b) ausgewiesen. Folgende Methoden und Prämissen liegen der Ermittlung der Marktwerte der Finanzinstrumente zugrunde:

Finanzanlagen und Wertpapiere. Die Marktwerte der Wertpapiere ergeben sich aus den Börsenkursen. Anteile an nicht börsennotierten Beteiligungen und verbundenen Unternehmen werden in der obigen Tabelle nicht berücksichtigt, da diese Beteiligungen nicht öffentlich gehandelt werden und Marktwerte nicht vorliegen.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit variablen Zinssätzen entsprechen nahezu ihren Marktwerten, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Der Marktwert der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit festen Zinssätzen wird auf der Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischer Fristigkeit zum 31. Dezember 2004 und 2003 hätten aufgenommen werden können.

Zahlungsmittel und Sonstige Aktiva. Die Buchwerte entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeiten den Marktwerten dieser Finanzinstrumente.

Finanzverbindlichkeiten. Die Marktwerte von börsennotierten Schuldtiteln ergeben sich aus Kursnotierungen. Der Marktwert der übrigen langfristigen Anleihen wird als Barwert der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung dienen marktübliche Zinssätze der entsprechenden Fristigkeit. Wegen ihrer kurzen Laufzeiten wird für Schuldverschreibungen und Darlehen im Rahmen revolvierender Kreditfazilitäten unterstellt, dass die Buchwerte näherungsweise den Marktwerten entsprechen.

Währungssicherungskontrakte. Die Marktwerte von Devisentermingeschäften werden auf der Basis von aktuellen EZB-Referenzkursen unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt. Devisenoptionen werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.

Zinssicherungskontrakte. Die Marktwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps, Zins-/Währungsswaps) werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei werden die für die Restlaufzeit der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.

c) Kreditrisiko

Der Konzern ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen seitens der Kontrahenten entsteht. DaimlerChrysler steuert sein Kreditrisikovolumen mit Finanzinstitutionen, indem grundsätzlich eine solide Finanzkraft gefordert und das Kreditexposure mit den Kontrahenten begrenzt wird. Auf der Grundlage ihres Ratings, das von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt wird, besteht für DaimlerChrysler kein bedeutsames Risiko aus der Abhängigkeit von einzelnen Kontrahenten. Für das Kreditrisiko, das sich gegenüber Kunden aus Finanzdienstleistungen ergibt, hat DaimlerChrysler Services detaillierte Richtlinien für den Risikomanagementprozess aufgestellt. Weitere Angaben zu den Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Wertberichtigungen dazu finden sich unter Anmerkung 18.

d) Bilanzierung und Ausweis von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente)

Die Erträge und Aufwendungen der originären Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, sind im Finanzergebnis enthalten. Zinserträge aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung sowie Gewinne und Verluste aus Forderungsverkäufen sind in den Umsatzerlösen berücksichtigt. Zinsaufwendungen aufgrund von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung gehen in die Umsatzkosten ein. Die Buchwerte der originären Finanzinstrumente sind in der Konzernbilanz unter den jeweiligen Positionen ausgewiesen.

e) Bilanzierung und Ausweis von derivativen Finanzinstrumenten und Hedge-Accounting

Management von Währungsrisiken. Die internationale Ausrichtung von DaimlerChrysler führt zu Risiken aus Wechselkursschwankungen zwischen dem US-Dollar, dem Euro und anderen Währungen, die das operative Ergebnis, das Finanzergebnis und die Zahlungsströme beeinflussen können. Für den Konzern besteht ein Währungsrisiko, wenn Umsätze in einer anderen Währung fakturiert werden als die Kosten anfallen. Diesem Risiko ist hauptsächlich das Segment Mercedes Car Group ausgesetzt. Mercedes Car Group fakturiert Exportumsätze vorwiegend in der Währung des Exportlandes, während die Herstellungskosten hauptsächlich in Euro anfallen. Das Segment Nutzfahrzeuge ist ebenso einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das allerdings aufgrund des globalen Produktionsverbundes geringer ist. Bei Chrysler Group fallen Umsatzerlöse und Kosten hauptsächlich in US-Dollar an. Dadurch ist das Transaktionsrisiko dieses Segments relativ gering. Das Segment Übrige Aktivitäten war einem geringen Transaktionsrisiko ausgesetzt, das hauptsächlich aus dem US-Dollar-Geschäft mit Flugzeugmotoren resultierte, das DaimlerChrysler über MTU Aero Engines betrieb. Mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 hat DaimlerChrysler seine Beteiligung an MTU Aero Engines veräußert.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu reduzieren, bewertet DaimlerChrysler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Teil dieses Risikos durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ab. Die Wechselkursrisiken des Konzerns sowie deren Absicherung mit Hilfe von Derivaten werden zentral durch einen Währungsausschuss gesteuert. Bis zur Veräußerung von MTU Aero Engines zum 31. Dezember 2003 setzte sich der Währungsausschuss aus separaten Gremien für das Fahrzeuggeschäft bzw. für MTU Aero Engines zusammen. Jedes Gremium besteht aus Mitgliedern der oberen Führungsebene dieser Geschäftseinheiten, der Treasury sowie des Risk Controllings. Seit dem 1. Januar 2004 setzt sich der Währungsausschuss ausschließlich aus den Mitgliedern zusammen, die zuvor den Währungsausschuss für das Fahrzeuggeschäft bildeten. Die Treasury setzt die im Währungsausschuss getroffenen Entscheidun-

gen zur Absicherung von Währungsrisiken um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des Währungsausschusses eingeleiteten Maßnahmen.

Management von Zins- und Aktienkursrisiken. DaimlerChrysler nutzt bei der Liquiditätssteuerung des Tagesgeschäfts alle gängigen zinssensitiven Finanzinstrumente. Darüber hinaus bezieht sich ein wesentlicher Anteil dieser Finanzinstrumente auf den Bereich der Leasing- und Absatzfinanzierung, der von DaimlerChrysler Services betrieben wird. Durch das operative Geschäft der Leasing- und Absatzfinanzierung entstehen vorwiegend festverzinsliche Kundenforderungen. Die Refinanzierung dieser Finanzaktiva erfolgt grundsätzlich zins- und fristenkongruent. Für einen begrenzten Teil des Forderungsportfolios werden fristeninkongruente Refinanzierungen eingesetzt, denen ein Zinsänderungsrisiko inhärent ist. DaimlerChrysler koordiniert die Refinanzierung für das Industriegeschäft und Financial Services auf Konzernebene. Der Konzern verwendet geeignete derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors, um die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-Passiv-Strukturen zu erreichen.

Das Zinsrisiko wird im Konzern kontinuierlich überwacht, indem Veränderungen der Nettozinspositionen, welche die zukünftigen Zahlungsströme negativ beeinflussen könnten, verfolgt und geeignete Absicherungsstrategien beurteilt werden. Zur frühzeitigen Erkennung und zur Bewertung bestehender Risiken hat DaimlerChrysler ein von der Treasury unabhängiges Steuerungs- und Kontrollsystem entwickelt, das die bestehenden Zinsrisiken und die dazugehörigen Sicherungsinstrumente überwacht. Das Steuerungs- und Kontrollsystem verwendet analytische Verfahren, einschließlich der »Value-at-Risk«-Methode, um die Auswirkung von Zinsänderungen auf zukünftige Zahlungsströme abzuschätzen.

Die vom Konzern gehaltenen Anlagen in Aktien bzw. die zur Risikominimierung eingesetzten Aktienderivate sind für die dargestellten Berichtsperioden unwesentlich.

Fair Value Hedges. Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung von bilanzierten Vermögensgegenständen, Verbindlichkeiten und verbindlichen Vertragsvereinbarungen (firm commitments), sowie die Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten, die zur Absicherung dieser bilanzierten Grundgeschäfte dienen, werden in den Umsatzerlösen oder in den Umsatzkosten ausgewiesen, wenn die Grundgeschäfte mit dem Absatz oder der Produktion von DaimlerChrysler Produkten in Zusammenhang stehen. Nettogewinne bzw. -verluste aus der mark-to-market-Bewertung abgesicherter Finanzaktiva bzw. -passiva und der dazugehörigen derivativen Finanzinstrumente werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Zum 31. Dezember 2004 belaufen sich die Nettoverluste im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis auf € 49 (2003: € 57) Mio. Dieser Wert beinhaltet die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossenen Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente und die Hedge-Ineffektivität.

Cash Flow Hedges. Marktwertveränderungen von Devisentermingeschäften und Devisenoptionen, die in einen Cash Flow Hedge einbezogen werden, werden im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Loss) ausgewiesen. Die im Eigenkapital enthaltene Bewertung der derivativen Finanzinstrumente wird mit der Realisierung der abgesicherten Grundgeschäfte in das operative Ergebnis umgebucht, sofern die Grundgeschäfte im operativen Ergebnis berücksichtigt werden. Marktwertveränderungen von derivativen Zinsinstrumenten, die zur Absicherung von variabel verzinslichen Anleihen in einen Cash Flow Hedge einbezogen wurden, werden ebenfalls im Eigenkapital ausgewiesen. Diese Beträge werden als zeitgleiche Korrektur der Zinserträge bzw. Zinsaufwendungen aus dem abgesicherten Grundgeschäft in das Finanzergebnis umgebucht.

Zum 31. Dezember 2004 sind im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis Nettoverluste in Höhe von € 7 (2003: € 11) Mio. aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten, die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossen wurden, sowie aus Hedge-Ineffektivitäten.

Im Jahr 2004 und im Jahr 2003 waren keine Gewinne oder Verluste als Folge der vorzeitigen Beendigung von Cash Flow Hedges aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umzubuchen.

Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres € 1.578 Mio. Nettogewinne, die zum Stichtag als Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Zum 31. Dezember 2004 hat DaimlerChrysler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 32 Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Absicherung von Auslandsbeteiligungen. Unter bestimmten Voraussetzungen sichert DaimlerChrysler das Fremdwährungsrisiko aus bestimmten Beteiligungen durch den Einsatz derivativer und nicht-derivativer Finanzinstrumente ab. Im Jahr 2004 wurden Nettogewinne in Höhe von € 120 Mio. aus der Absicherung der Währungsrisiken im Zusammenhang mit dem Investment in MMC, die bisher erfolgsneutral im Eigenkapital (Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung) ausgewiesen wurden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen unter Anmerkung 3. Des Weiteren wurden im Jahr 2004 Nettoverluste in Höhe von € 8 (2003: Nettogewinne in Höhe von € 48) Mio. aus der Absicherung von Auslandsbeteiligungen erfolgsneutral in das Eigenkapital eingestellt.

34. Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und Forderungsverkäufe

Der Marktwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen betrug:

	31. Dezember 2004	2003
Angaben in Mio. €		
Marktwert der geschätzten Cash Flows aus verkauften Forderungen (nach Berücksichtigung vorzeitiger Tilgungen, vor erwarteten Forderungsausfällen)	**2.190**	2.960
Erwartete Forderungsausfälle aus verkauften Forderungen	**(369)**	(508)
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen	**1.821**	2.452
Zurückbehaltene Anteilsrechte in Form nachrangiger Wertpapiere	**379**	703
Sonstige zurückbehaltene Anteilsrechte	**2**	2
Marktwert aus zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen	**2.202**	3.157

Zum 31. Dezember 2004 sind die wesentlichen Annahmen, die für die Schätzung der zu erwartenden Cash Flows aus verkauften Forderungen angewendet wurden und die voraussichtlichen Auswirkungen einer nachteiligen Veränderung dieser Annahmen um 10% bzw. 20% wie folgt:

	Annahme Prozentsatz	Auswirkungen auf den Marktwert bei einer nachteiligen Veränderung um 10 Prozent	20 Prozent
Angaben in % bzw. Mio. €			
Vorzeitige Tilgungen (Monatswert)	1,5%	(14)	(32)
Erwartete restliche Ausfälle in Prozent der verkauften Forderungen	1,1%	(34)	(69)
Diskontierungssatz für geschätzte Cash Flows (Jahreswert)	12,0%	(16)	(32)

Die Auswirkung einer nachteiligen Veränderung des bei der Berechnung des Zeitwertes von zurückbehaltenen, nachrangigen Wertpapieren verwendeten Diskontierungszinssatzes um 10% bzw. um 20% würde voraussichtlich zu einer Wertabnahme um €4 Mio. bzw. €7 Mio. führen. Vergleichbare Änderungen des monatlichen Anteils vorzeitiger Tilgungen und der erwarteten Forderungsausfälle (als Prozentsatz der hierfür verkauften Forderungen) haben keine Auswirkung auf den Zeitwert der zurückbehaltenen, nachrangigen Wertpapiere.

Diese erwarteten Auswirkungen sind hypothetisch und dementsprechend mit Vorsicht zu verwenden. Der Effekt aus der Veränderung einer dieser Annahmen auf den Marktwert der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen ist ohne Berücksichtigung eventueller Veränderungen bei den anderen Annahmen berechnet. In der Realität können Veränderungen bei einer Annahme zu Veränderungen bei den anderen Annahmen führen, wodurch sich die erwarteten Auswirkungen sowohl erhöhen als auch vermindern können.

Die eingetretenen bzw. erwarteten Forderungsausfälle aus verbrieften Forderungen sind wie folgt:

	Verbriefte Forderungen aus 2001	2002	2003	2004
Eingetretene und erwartete Ausfallquoten				
31. Dezember 2004	**2,2%**	**1,9%**	**2,0%**	**2,3%**
31. Dezember 2003	2,5%	**2,4%**	2,5%	
31. Dezember 2002	2,4%	**2,6%**		
31. Dezember 2001	2,4%			

Ausfälle aus den originären Forderungspools sind aus dem Verhältnis der Summe der eingetretenen bzw. erwarteten Forderungsausfälle zum ursprünglichen Forderungsstand der einzelnen Pools berechnet. Die oben zu den jeweiligen Jahren genannten Werte stellen einen gewichteten Durchschnitt aller Forderungsverkäufe der jeweiligen Jahre dar, die zum 31. Dezember 2004 noch ausstehende Salden aufgewiesen haben. Die Ein- und Auszahlungen an Trusts beliefen sich auf:

	2004	2003
Angaben in Mio. €		
Einzahlungen aus neuen Forderungsverkäufen	**11.360**	10.018
Einzahlungen aus fortlaufenden ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	**35.393**	46.623
Reinvestitionen in fortlaufende ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	**(35.414)**	(46.678)
Einnahmen aus Servicing-Gebühren	**183**	219
Einnahmen aus Anteilsrechten an verbrieften Forderungen	**686**	718

Die ausstehenden bzw. überfälligen Forderungen und Forderungsausfälle verkaufter und ausstehender Forderungen für die Geschäftsjahre 2004 und 2003 betrugen bei den Gesellschaften, die Forderungsverkäufe tätigen:

	Ausstehender Betrag zum Stichtag		Überfällige Forderungen > 60 Tage zum Stichtag		Forderungsausfälle des Geschäftsjahres	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Angaben in Mio. €						
Forderungen gegenüber Endkunden	**38.963**	44.190	**116**	201	**390**	478
Forderungen gegenüber Händlern	**15.142**	15.246	**6**	1	**3**	13
Verwaltete Forderungen gesamt	**54.105**	59.436	**122**	202	**393**	491
Abzüglich verkaufter Forderungen	**(20.167)**	(22.154)	**(24)**	(35)	**(144)**	(216)
Forderungsbestand	**33.938**	37.282	**98**	167	**249**	275

DaimlerChrysler verkauft im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit im Wesentlichen Forderungen aus dem Fahrzeuggeschäft an Trusts, die Zweckgesellschaften nach SFAS 140 »Qualifying Special Purpose Entities« (»QSPEs«) darstellen, als auch an Bankenfonds, die solche Forderungen von mehreren Verkäufern übernehmen. Diese Bankenfonds stellen »Variable Interest Entities« (»VIEs«) dar. Die Finanzierung eines Bankenfonds wird in der Regel durch die Ausgabe von Asset-Backed-Securities sichergestellt, die durch das Vermögen der Gesellschaft besichert sind. Obwohl signifikante Verbindungen zu solchen »VIEs« bestehen, kam DaimlerChrysler in seiner Prüfung zum Ergebnis, dass der Konzern nicht der wesentliche Nutznießer dieser Strukturen ist und daher keiner Konsolidierungspflicht nach FIN 46R unterliegt.

Im Allgemeinen betreibt DaimlerChrysler für die verkauften Forderungen das Servicing. DaimlerChrysler behält Anteilsrechte an den verkauften Forderungen zurück, die im Wesentlichen dazu dienen, sämtliche Risiken aus Kreditausfällen, vorzeitiger Tilgung und sonstiger Zinsrisiken bezogen auf die an die Trusts übertragenen Forderungen abzusichern. Die zurückbehaltenen Anteilsrechte stellen das maximale Verlustrisiko des Unternehmens aus der Beziehung zu diesen Gesellschaften dar. Die nachstehende Tabelle zeigt den Stand der an QSPEs und VIEs verkauften Forderungen und die entsprechenden zurückbehaltenen Anteilsrechte zum 31. Dezember 2004:

	Verkaufte Forderungen	Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen
Angaben in Mio. €		
Variable Interest Entities	3.409	516
Qualifying Special Purpose Entities	16.758	1.686
	20.167	2.202

Im Geschäftsjahr 2004 veräußerte DaimlerChrysler € 9.329 (2003: € 9.557) Mio. bzw. € 35.414 (2003: € 46.678) Mio. der Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler. Aus diesen Transaktionen erzielte der Konzern Erträge von € 79 (2003: € 249) Mio. bzw. von € 157 (2003: € 196) Mio. aus Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler.

Zusätzlich zu den zuvor beschriebenen verkauften Forderungen verkauft der Konzern Forderungen aus dem Fahrzeuggeschäft bei denen der Konzern keine Anteile und Kreditrisiken zurückbehält (»whole loan sales«). Im Jahr 2004 verkaufte der Konzern € 965 Mio. Forderungen gegenüber Endkunden in »whole loan sales« und erzielte einen Gewinn von € 14 Mio. Zum 31. Dezember 2004 betrugen die ausstehenden verwalteten Forderungen aus den »whole loan sales« € 1.361 Mio.

Wesentliche Annahmen (gewichteter durchschnittlicher Prozentsatz für Forderungsverkäufe des Geschäftsjahres) bei der Bewertung der zurückbehaltenen Anteilsrechte an verkauften Forderungen gegenüber Endkunden bzw. Händlern waren wie folgt:

	Endkunden		Händler	
	2004	2003	2004	2003
Annahme vorzeitiger Tilgungen (Monatswert)	**1,5%**	1,5%	[1]	[1]
Für die Laufzeit erwartete Ausfälle (durchschnittlicher Prozentsatz an den verkauften Forderungen)	**2,3%**	2,5%	**0,0%**	0,0%
Diskontierungszinssatz (Jahreswert)	**12,0%**	12,0%	**12,0%**	12,0%

1 Für die Berechnung der Erträge aus Forderungen gegenüber Händlern unterstellt der Konzern eine durchschnittliche Tilgung nach 210 Tagen.

Zum 31. Dezember 2004 betrugen die Marktwerte der Nettoverbindlichkeiten € 15 (2003: € 18) Mio. und die Marktwerte der Vermögensgegenstände € 1 Mio. aus der Übernahme des Servicings. Diese Marktwerte wurden unter Berücksichtigung gegenwärtiger Marktzinssätze aus den zukünftigen Cash Flows ermittelt. Im Jahr 2004 weist der Konzern Nettoverbindlichkeiten in Höhe von € 8 (2003: € 10) Mio. und eine damit verbundene Nettoamortisation von € 11 (2003: € 2) Mio. sowie Vermögensgegenstände in Höhe von € 1 Mio. und eine damit verbundene Nettoamortisation von € 2 Mio. aus.

In Zusammenhang mit dem Asset-backed Commercial Paper-Programm des Konzerns in Nordamerika hat eine Gruppe von Finanzinstituten einen Liquiditätsrahmen von insgesamt $ 5,2 Mrd. vertraglich zugesichert, welcher im Oktober 2005 ausläuft und jährlich erneuert werden kann. Dieser Liquiditätsrahmen kann ausschließlich von den Zweckgesellschaften beansprucht werden, an die die nordamerikanischen Financial Services Gesellschaften Forderungen innerhalb dieses Programms verkaufen. Bis zum 31. Dezember 2004 wurde die zugesicherte Liquidität nicht in Anspruch genommen.

35. Segmentberichterstattung

Die interne Organisationsstruktur stellt sich wie folgt dar:

Mercedes Car Group. In diesem Segment erstrecken sich die Aktivitäten vorwiegend auf die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz, smart und Maybach sowie dazugehöriger Ersatzteile und Zubehör.

Chrysler Group. Dieses Segment umfasst die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Personenwagen und Nutzfahrzeugen der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge sowie dazugehöriger Ersatzteile und Zubehör.

Nutzfahrzeuge. Das Segment beinhaltet die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Transportern, Lastkraftwagen, Omnibussen und Unimog sowie dazugehöriger Ersatzteile und Zubehör. Die Produkte werden hauptsächlich unter den Markennamen Mercedes-Benz, Setra, Freightliner, Mitsubishi und Fuso vertrieben. Mit Wirkung zum 1. Januar 2004 wurden die Off-Highway Aktivitäten des Segments Nutzfahrzeuge, die aus den Geschäftsumfängen der MTU Friedrichshafen Gruppe, den Off-Highway Aktivitäten der Detroit Diesel Gruppe sowie der 49%igen Beteiligung an der VM-Motori S.p.A. bestehen, dem Segment Übrige Aktivitäten zugeordnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Dienstleistungen. Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten Finanzdienstleistungen (hauptsächlich Absatzfinanzierung und Leasing von Fahrzeugen sowie Händlerbestandsfinanzierung), Versicherungen und Handel. Dieses Segment hält auch Beteiligungen an einigen Gesellschaften, die im Bereich Verkehrsleitsysteme, Telematik und Mauterhebung tätig sind. Darüber hinaus beinhaltet dieses Segment bis zum Verkauf im März 2002 die nach der Equity-Methode bilanzierten Restanteile an T-Systems ITS sowie den Ertrag aus der Veräußerung dieser Anteile.

Übrige Aktivitäten. Das Segment Übrige Aktivitäten beinhaltet die Unternehmensteile, Geschäftstätigkeiten und Beteiligungen, die nicht einem anderen Segment von DaimlerChrysler zugeordnet werden. Dazu gehören die at equity einbezogene Beteiligung an EADS, der Geschäftsbereich DC Off-Highway, die Immobilienaktivitäten, die zentrale Konzernforschung sowie die Holding- und Finanzgesellschaften, über die der Konzern seine operative Geschäftstätigkeit durch die Aufnahme von Geldern an den Kapitalmärkten finanziert. Mit Wirkung zum 1. Januar 2004 wurde der Geschäftsbereich DC Off-Highway dem Segment Übrige Aktivitäten zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst (siehe auch die Anmerkungen zum Segment Nutzfahrzeuge). Bis zum 29. Juni 2004 ist das Investment in MMC nach der Equity-Methode im Segment Übrige Aktivitäten berücksichtigt, danach als Beteiligung zu Marktwerten. Darüber hinaus ist dem Segment Übrige Aktivitäten bis zum 31. Dezember 2003 der Geschäftsbereich MTU Aero Engines sowie bis zum Verkauf im April 2002 der nach der Equity-Methode bilanzierte 40%-Anteil an der Conti Temic microelectronic (Automobil-Elektronik-Aktivitäten) nebst dem Ertrag aus der Veräußerung dieser Anteile zugeordnet.

Interne Steuerung und Berichterstattung. Die interne Steuerung und Berichterstattung im DaimlerChrysler-Konzern basiert im Wesentlichen auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (US-GAAP). Eine Abweichung von diesen Grundsätzen besteht bei der Umsatzrealisierung zwischen den Fahrzeugsegmenten und dem Segment Dienstleistungen in bestimmten Märkten.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand des »Operating Profit«. Die Summe der Operating Profits der Segmente sowie der Eliminierungen ergibt den Konzern-Operating Profit. Der Operating Profit der Segmente leitet sich aus dem Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste, vor der Anpassung aus der Erstanwendung von Rechnungslegungsvorschriften und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ab. Im Rahmen der Ableitung des Operating Profits werden folgende Anpassungen vorgenommen: Nicht in den Operating Profit einbezogen werden (1) der Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen, (2) Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS im Jahr 2003, (3) Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie (4) das übrige Finanzergebnis. Darüber hinaus wird der Operating Profit um (5) bestimmte, nicht operative sonstige Posten angepasst. Ebenfalls sind das Ergebnis vor Steuern von aufgegebenen Aktivitäten, korrigiert um die Überleitungsposten (1) - (5), das Ergebnis vor Steuern aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten sowie die um die Überleitungsposten (1) - (5) angepassten Ergebnisse der nach der Equity-Methode bilanzierten operativen Beteiligungen im Operating Profit enthalten.

Verkäufe und Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Konzernfremden vereinbart würden.

Die Umsätze werden den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugeordnet, langfristige Aktiva nach Standort der jeweiligen Einheiten.

Bei den Sachinvestitionen handelt es sich um den Erwerb von Sachanlagen.

Die Segmentinformationen stellen sich für die Geschäftsjahre 2004, 2003 und 2002 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Dienstleistungen	Übrige Aktivitäten	Summe Segmente	Aufgegebene Aktivitäten/ Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
2004								
Außenumsätze	46.082	49.485	32.940	11.646	1.906	142.059	–	142.059
konzerninterne Umsätze	3.548	13	1.824	2.293	294	7.972	(7.972)	–
Umsätze gesamt	49.630	49.498	34.764	13.939	2.200	150.031	(7.972)	142.059
Operating Profit	1.666	1.427	1.332	1.250	456	6.131	(377)	5.754
Segment-Aktiva	26.907	45.869	20.100	88.036	26.444	207.356	(24.660)	182.696
Sachinvestitionen	2.343	2.647	1.184	91	134	6.399	(13)	6.386
Abschreibungen	1.854	3.368	1.058	4.976	164	11.420	(308)	11.112
2003								
Außenumsätze	48.025	49.321	25.304	11.997	3.723	138.370	(1.933)	136.437
konzerninterne Umsätze	3.421	–	1.502	2.040	361	7.324	(7.324)	–
Umsätze gesamt	51.446	49.321	26.806	14.037	4.084	145.694	(9.257)	136.437
Operating Profit (Loss)	3.126	(506)	811	1.240	1.329	6.000	(314)	5.686
Segment-Aktiva	24.161	47.147	14.657	83.239	31.139	200.343	(22.075)	178.268
Sachinvestitionen	2.939	2.487	958	76	169	6.629	(15)	6.614
Abschreibungen	1.789	3.927	890	5.087	196	11.889	(290)	11.599
2002								
Außenumsätze	46.796	59.716	25.370	13.765	3.936	149.583	(2.215)	147.368
konzerninterne Umsätze	3.374	465	1.396	1.934	422	7.591	(7.591)	–
Umsätze gesamt	50.170	60.181	26.766	15.699	4.358	157.174	(9.806)	147.368
Operating Profit (Loss)	3.020	609	(392)	3.060	952	7.249	(395)	6.854
Segment-Aktiva	22.103	52.807	13.839	87.833	35.400	211.982	(24.655)	187.327
Sachinvestitionen	2.495	3.155	1.186	95	214	7.145	–	7.145
Abschreibungen	1.652	4.276	1.159	6.804	208	14.099	(255)	13.844

Mercedes Car Group. Im Jahr 2003 enthält der Operating Profit der Mercedes Car Group eine nicht zahlungswirksame außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von € 77 Mio. auf das Anlagevermögen (im Wesentlichen Sachanlagen) einer Produktionsstätte in Brasilien.

Chrysler Group. Bei der Chrysler Group entstanden im Jahr 2004 Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan (vgl. Anmerkung 7) von € 145 (2003: € 469; 2002: € 694) Mio. Zusätzlich belasteten Anreizprogramme zur Frühpensionierung und weitere Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen den Operating Profit des Jahres 2004 mit € 138 Mio. Positiv beeinflusst wurde das Ergebnis der Chrysler Group im Jahr 2004 durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von € 95 Mio., um die Rückstellungshöhe an voraussichtlich erwartete Zahlungen anzupassen.

Im Jahr 2003 haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen eine Regelung bezüglich der Aufteilung von Restwertrisiken für bestimmte Leasingfahrzeuge getroffen. Zusätzlich haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen einen geringeren Ausgleich für Subventionen im Rahmen bestimmter Finanzierungsprogramme im Jahr 2003 vereinbart, die von der Chrysler Group als Verkaufsanreize (sales incentives) an Endkunden angeboten werden. Die Anpassung des Subventionsausgleichs wurde vor dem Hintergrund der derzeit günstigen Refinanzierungsbedingungen und der Tatsache vereinbart, dass das Segment Dienstleistungen zum einzigen Anbieter für bestimmte subventionierte Finanzierungsangebote für die Chrysler Group wurde. Beide Transaktionen führten bei der Chrysler Group im Jahr 2003 zu einer Entlastung des operativen Ergebnisses in Höhe von € 244 Mio. Im Segment Dienstleistungen führten diese Anpassungen zu einer Reduzierung des Operating Profit von € 244 Mio. Durch die beiden Transaktionen ergab sich kein Effekt auf den Operating Profit des Konzerns.

Nutzfahrzeuge. Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen weiteren Anteil an MFTBC von 22% zu einem Kaufpreis in Höhe von € 394 Mio. in bar (vgl. Anmerkung 4). Infolge des Erwerbs des Mehrheitsanteils von 65% an MFTBC und der erstmaligen Einbeziehung von MFTBC in den Konzernabschluss im März 2004 erhöhten sich die Segment-Aktiva des Segments Nutzfahrzeuge um € 4,3 Mrd.

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC erkannt, die Produktionsumfänge aus der Zeit vor den Erwerben der MFTBC-Anteile durch DaimlerChrysler betreffen (siehe auch Anmerkung 4 für weitere Informationen). DaimlerChrysler untersucht derzeit den Umfang dieser Qualitätsprobleme und ermittelt die gesamten Aufwendungen der angekündigten Rückrufaktionen. Zum 31. Dezember 2004 hat der Konzern eine Überprüfung der vorläufigen Bewertung der wahrscheinlichen Kosten im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC durchgeführt. Das Ergebnis dieser Überprüfung bestätigte im Wesentlichen die im dritten Quartal 2004 getroffenen Einschätzungen. Diese Maßnahmen führten im Jahre 2004 im Segment Nutzfahrzeuge zu einer Reduzierung des Operating Profits von € 475 Mio. Dieser Betrag ergibt sich aus Aufwendungen von € 70 Mio., die im Finanzergebnis ausgewiesen sind, und Aufwendungen von € 735 Mio., die in den Umsatzkosten enthalten sind; Aufwendungen von € 330 Mio., die auf MFTBC-Anteile in Fremdbesitz entfallen, wurden nicht dem Operating Profit zugeordnet. Die Anteile Fremder an diesen Aufwendungen sind in der Ableitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne/Verluste in dem Überleitungsposten »Übriges nicht operatives Ergebnis« enthalten.

Das Segment Nutzfahrzeuge weist im Operating Loss für das Jahr 2002 € 256 Mio. nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Anlagevermögen, € 161 Mio. nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan bzw. nicht zahlungswirksame sonstige Aufwendungen aus, die keine Abschreibungen darstellen.

Dienstleistungen. Im Jahr 2004 ergaben sich im Segment Dienstleistungen Belastungen aus dem Engagement bei Toll Collect in Höhe von € 472 (2003: € 241) Mio. Die Aufwendungen im Jahr 2004 resultierten vor allem aus der Neueinschätzung der Gesamtaufwendungen und aus operativen Mehraufwendungen zur Absicherung des Systemstarts zum 1. Januar 2005.

Der Operating Profit des Segments Dienstleistungen enthält im Jahr 2004 nicht zahlungswirksame Aufwendungen in Höhe von € 102 Mio. im Zusammenhang mit der notwendigen Wertberichtigung des Investments in dAF.

Die Investitionen bei Vermieteten Gegenständen betrugen im Segment Dienstleistungen im Jahr 2004 € 13.850 (2003: € 11.631; 2002: € 12.862) Mio.

Zwei Vereinbarungen mit dem Segment Chrysler Group aus dem Jahr 2003, die den Operating Profit des Segments Dienstleistungen mit € 244 Mio. belastet haben, sind in den Ausführungen zur Chrysler Group beschrieben.

Bis März 2002 beinhaltet der Operating Profit des Segments Dienstleistungen € 10 Mio. aus der nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligung an T-Systems ITS, die den Anteil des Konzerns am Operating Profit der T-Systems ITS darstellen. Darüber hinaus enthält der Operating Profit des Segments Dienstleistungen im Jahr 2002 einen Ertrag von € 2.484 Mio. aus der Veräußerung der Restanteile an T-Systems ITS sowie Aufwendungen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Operate Leases und Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von € 537 Mio.

Übrige Aktivitäten. Im Jahr 2004 sind im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten insbesondere die anteiligen Ergebnisse der wesentlichen Beteiligungen an EADS und MMC von zusammen € 548 (2003: € 278; 2002: € 778) Mio. enthalten. Im Jahr 2004 sind hierin auch der Aufwand aus der Anteilsverwässerung des Investments in MMC (€ 135 Mio.) sowie der Ertrag aus der Wechselkursabsicherung der Finanzierung dieser Beteiligung (€ 195 Mio.) enthalten. Aufgrund des Verlustes des maßgeblichen Einflusses auf MMC zum 29. Juni 2004 ist für MMC nur noch das anteilige Ergebnis für diesen Zeitraum berücksichtigt (vergleiche hierzu auch Anmerkung 3). Die Segment-Aktiva beinhalten zum 31. Dezember 2004 unter anderem die Beteiligungsbuchwerte von EADS und MMC in Höhe von € 4.313 (2003: € 4.542; 2002: € 5.712) Mio.

Im Jahr 2004 führte der Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten mit Bombardier im Zusammenhang mit dem Verkauf von Adtranz im Jahr 2001 zu einem Ertrag von € 120 Mio., der im Operating Profit dieses Segments enthalten ist (vgl. Anmerkung 31).

Außerdem enthält der Operating Profit der Übrigen Aktivitäten im Jahr 2004 nicht zahlungswirksame Aufwendungen in Höhe von € 70 Mio. im Zusammenhang mit der notwendigen Wertberichtigung des Investments in dAF.

Der Operating Profit des Jahres 2003 enthält einen Ertrag aus der Veräußerung der MTU Aero Engines in Höhe von € 1.031 Mio. Bedingt durch die Entkonsolidierung der MTU Aero Engines zum 31. Dezember 2003 sind die Segment-Aktiva entsprechend vermindert. Die Umsatzerlöse, der Operating Profit sowie die Sachinvestitionen und die Abschreibungen des Segments Übrige Aktivitäten beinhalten dagegen noch die Werte für die MTU Aero Engines bis zum 31. Dezember 2003 (vgl. auch Anmerkungen 4 und 10).

Die Überleitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste, vor Anpassungen aus der Erstanwendung von Rechnungslegungsvorschriften und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ergibt sich wie folgt:

	2004	2003	2002
Angaben in Mio. €			
Operating Profit der Segmente	**6.131**	6.000	7.249
Eliminierungen	**(377)**	(314)	(395)
Konzern-Operating Profit	**5.754**	5.686	6.854
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	**(845)**	(870)	257
Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	**–**	(1.960)	–
Ertrag aus der Veräußerung des 10,5%-Anteils an HMC	**252**	–	–
Zinsen und ähnliche Erträge	**490**	521	720
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	**(790)**	(911)	(1.040)
Übriges Finanzergebnis	**(171)**	35	(112)
Übriges nicht operatives Ergebnis	**(384)**	(308)	(102)
Gewinn aus aufgegebenen Aktivitäten, angepasst um Steuern und die oben aufgeführten Überleitungsposten	**–**	(84)	(153)
Ergebnis aus der Veräußerung von aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	**–**	(1.031)	–
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungsposten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	**(771)**	(482)	(499)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste, vor Anpassungen aus der Erstanwendung von Rechnungslegungsvorschriften und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	**3.535**	596	5.925

Die Außenumsätze stellen sich nach geographischen Regionen wie folgt dar:

	Deutschland	Europäische Union [1]	USA	Sonstige amerikanische Länder	Asien	Sonstige Länder	Aufgegebene Aktivitäten	Daimler-Chrysler-Konzern
Angaben in Mio. €								
2004	**22.315**	**25.079**	**64.232**	**11.295**	**10.093**	**9.045**	**–**	**142.059**
2003	24.182	24.314	64.757	10.399	6.786	7.932	(1.933)	136.437
2002	23.121	23.425	77.686	12.104	6.284	6.963	(2.215)	147.368

1 ohne Deutschland

Von den langfristigen Aktiva entfallen € 21.209 (2003: € 21.164; 2002: € 19.627) Mio. auf Deutschland, € 35.250 (2003: € 36.430; 2002: € 44.758) Mio. auf die USA und € 15.970 (2003: € 13.091; 2002: € 14.344) Mio. auf übrige Länder.

36. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«) berechnet sich auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten wie folgt:

	2004	2003	2002
Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie			
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »basic earnings (loss) per share«	**2.466**	(418)	4.795
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	**–**	–	12
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »diluted earnings (loss) per share«	**2.466**	(418)	4.807
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings (loss) per share«	**1.012,8**	1.012,7	1.008,3
Verwässerungseffekt durch Stock-Options in 2004 sowie Wandel- und Optionsschuldverschreibungen in 2002	**1,7**	–	5,6
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings (loss) per share«	**1.014,5**	1.012,7	1.013,9
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten			
Ergebnis je Aktie (»basic earnings (loss) per share«)	**2,43**	(0,41)	4,76
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings (loss) per share«)	**2,43**	(0,41)	4,74

Die Auswirkungen aus der Ausübung bzw. Wandlung von Options- und Wandelanleihen sind in Anmerkung 23 beschrieben.

Das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) für das Jahr 2003 berücksichtigt keine verwässernden Effekte aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, weil der Konzern in diesem Jahr ein negatives Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten auswies. Der gewogene Durchschnitt der ausgegebenen Aktien wäre potentiell durch 0,5 Mio. Aktien aus der Ausübung der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen verwässert worden, wenn der Konzern per 31. Dezember 2003 ein positives Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten gehabt hätte.

Stock-Options, die zum Bezug von 67,1 Mio., 71,6 Mio. bzw. 53,1 Mio. DaimlerChrysler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährt wurden, sind nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (voll verwässert) für die Berichtsperioden 2004, 2003 und 2002 einbezogen worden, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.

37. Transaktionen mit nahestehenden Personen

DaimlerChrysler bezieht im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit weltweit Materialien und Dienstleistungen von zahlreichen Zulieferern. Unter diesen Zulieferern befinden sich auch Unternehmen, an denen DaimlerChrysler beteiligt ist oder die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands der DaimlerChrysler AG haben.

Mitsubishi Motor Manufacturing of America Inc., eine Tochtergesellschaft von MMC, produziert Dodge Stratus und Chrysler Sebring Coupes und NedCar B.V., eine weitere Tochtergesellschaft von MMC, produziert den smart forfour für DaimlerChrysler. Wie in Anmerkung 3 erläutert, bewertete DaimlerChrysler dieses Investment nach der Equity-Methode.

DaimlerChrysler hat mit McLaren Cars Ltd. eine Vereinbarung über die Produktion des Mercedes McLaren Sportwagens SLR getroffen, dessen Markteinführung im Jahr 2004 erfolgte. McLaren Cars Ltd. ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der McLaren Group Ltd., an der DaimlerChrysler eine 40% Beteiligung hält.

Im Jahr 2002 hat DaimlerChrysler seine Beteiligung an dem Formel 1 Motorenhersteller Ilmor Engineering Ltd. von 25% auf 55% erhöht. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass DaimlerChrysler bis zum Jahr 2005 die restlichen Anteile an der Gesellschaft erwerben wird. Per 31. Dezember 2004 besaß DaimlerChrysler 85% der Anteile an dieser Gesellschaft. Die Gesellschaft wurde in Mercedes-Ilmor Ltd. umbenannt. Mercedes-Ilmor Ltd. und DaimlerChrysler sind seit 1993 verantwortlich für Entwicklung, Design und Produktion von Mercedes-Benz Formel 1 Motoren, die von DaimlerChrysler im Rahmen der Unterstützung der Motorsportaktivitäten der Marke Mercedes-Benz an das West McLaren Mercedes Team geliefert werden. DaimlerChrysler konsolidiert Mercedes-Ilmor Ltd. seit dem 1. Januar 2003.

Im Mai 2002 hat die DCC ihre Produktionsstätte »Dayton Thermal Products« an Behr Dayton, ein Gemeinschaftsunternehmen mit Behr America Inc., veräußert. Am 1. Mai 2004 veräußerte DCC den verbliebenen Minderheitsanteil an Behr America Inc. DCC ist aufgrund eines im Zusammenhang mit der Veräußerung abgeschlossenen Lieferabkommens verpflichtet, Produkte zu Marktpreisen von dem Gemeinschaftsunternehmen zu erwerben. Dieses Lieferabkommen ist von April 2002 bis April 2008 gültig. Die Preisgestaltung für die Produkte basierte auf der bestehenden Kostenstruktur von Dayton Thermal Products und war mit der Preisgestaltung vor dem Verkauf vergleichbar.

Mehrere Tochtergesellschaften von DaimlerChrysler haben dAF verschiedene Darlehen gewährt. DaimlerChrysler hält über seine Tochtergesellschaften DaimlerChrysler Services AG und DaimlerChrysler Aerospace AG eine 45%-Beteiligung an dAF. Die Darlehen haben zum 31. Dezember 2004 einen Buchwert von € 291 Mio. Im Jahr 2004 belief sich der höchste ausstehende Betrag aus diesen Darlehen auf € 530 Mio. Die Darlehen sind teilweise fest- und variabelverzinslich (basierend auf dem LIBOR).

DaimlerChrysler bezieht Produkte und Dienstleistungen von T-Systems ITS, einem IT-Unternehmen. Wie in Anmerkung 4 erläutert, hielt DaimlerChrysler bis März 2002 eine 49,9%-Beteiligung an T-Systems ITS. DaimlerChrysler bezieht weiterhin Produkte von T-Systems ITS.

Wie in Anmerkung 4 erläutert, übte DaimlerChrysler im April 2002 eine Option für den Verkauf der 40%-Beteiligung an Conti Temic microelectronic GmbH an Continental AG aus. DaimlerChrysler bezieht weiterhin Produkte von Conti Temic microelectronic GmbH.

Wie in Anmerkung 3 ausführlich erörtert, hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit seiner 45%igen Eigenkapitalbeteiligung an dem Joint Venture Toll Collect eine Reihe von Garantien ausgegeben.

Dr. Mark Wössner, Mitglied des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG, erhielt im Jahr 2004 Mietzahlungen in Höhe von € 1 Mio. von der Westfalia Van Conversion GmbH, einer 100%igen Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, für die Vermietung von Grundstücken und Gebäuden.

Folgende Transaktionen wurden mit Aktionären von DaimlerChrysler getätigt. Im Jahr 2004 entstanden DaimlerChrysler Kosten in Höhe von rd. $ 595.000 für Werbung und Marketing-Maßnahmen in einer US-Zeitschrift. Earl G. Graves, Mitglied des Aufsichtsrats und Aktionär der DaimlerChrysler AG, ist Chairman, Chief Executive Officer und alleiniger Anteilseigner der obersten Muttergesellschaft dieser Zeitschrift.

DaimlerChrysler bezieht von der Deutsche Bank AG und ihren Tochtergesellschaften unterschiedliche Dienstleistungen. Die Gebühren für diese Dienstleistungen sind angemessen und marktüblich. Darüber hinaus betreibt die Deutsche Bank AG das Mitarbeiterkreditkartenprogramm für Geschäftsreisen für DaimlerChrysler und erhielt dafür eine Garantie über € 651 Mio. Mit dieser Summe haftet DaimlerChrysler für die Verbindlichkeiten seiner Mitarbeiter gegenüber der Deutsche Bank AG aus diesem Programm. Aus dieser Garantie haben sich bisher für DaimlerChrysler keine Zahlungen größeren Umfangs ergeben.

Am 7. Juli 2004 hat DaimlerChrysler 22.227.478 Stück EADS-Anteile (2,8% an EADS) im Rahmen einer Wertpapierleihe an die Deutsche Bank AG verliehen. Im Gegenzug erhielt DaimlerChrysler eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot.

38. Vergütung und Aktienbesitz des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie zusätzliche Informationen bezüglich des Deutschen Corporate Governance Kodex

Vergütung. Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der DaimlerChrysler AG berechnen sich aus der Summe aller zufließenden Vergütungen in bar und in geldwerten Vorteilen aus Sachbezügen. Diese Gesamtbezüge betrugen im Jahr 2004 für den Vorstand der DaimlerChrysler AG € 31,6 Mio. Davon entfielen € 11,8 Mio. auf fixe und € 19,8 Mio. auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene Vergütungskomponenten.

Dem Vorstand wurden im Jahr 2004 aus dem von der Hauptversammlung im Jahr 2000 genehmigten Optionsplan insgesamt 1,265 Mio. Stock-Options als langfristige Vergütungskomponente sowie 395.000 Performance-Based Awards auf Basis eines 3-Jahres-Leistungsplans gewährt. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung befinden sich in Anmerkung 24.

Die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG lag im Jahr 2004 bei € 2,0 Mio. Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der folgenden Tabelle ausgewiesen:

in €		Gesamt 2004
Name	**Funktion**	
Hilmar Kopper	Vorsitzender des Aufsichtsrats	245.900
Erich Klemm [1]	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	170.900
Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Nate Gooden [2]	Mitglied des Aufsichtsrats	79.400
Earl G. Graves	Mitglied des Aufsichtsrats	80.500
Victor Halberstadt	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Thomas Klebe [1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	111.800
Jürgen Langer [1]	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Robert J. Lanigan	Mitglied des Aufsichtsrats	80.500
Helmut Lense [1]	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Peter A. Magowan	Mitglied des Aufsichtsrats	80.500
William A. Owens	Mitglied des Aufsichtsrats	81.600
Gerd Rheude [1]	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Udo Richter [1]	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Wolf Jürgen Röder [1]	Mitglied des Aufsichtsrats	82.700
Manfred Schneider	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	109.600
Stefan Schwaab [1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	111.800
Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses (seit 7. April 2004)	149.286
Lynton R. Wilson [3]	Mitglied des Aufsichtsrats	81.600
Mark Wössner	Mitglied des Aufsichtsrats	81.600

1 Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler Stiftung abzuführen.
2 Herr Gooden hat auf die Auszahlung seiner Vergütung und seiner Sitzungsgelder verzichtet. Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge direkt an die Hans-Böckler Stiftung überwiesen.
3 Herr Wilson erhält zudem € 5.258 für seine Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied der DaimlerChrysler Canada Inc.

Die im Jahr 2004 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf € 17,4 Mio. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind insgesamt € 203,8 Mio. zurückgestellt. Zum 31. Dezember 2004 bestehen keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

Directors' Dealings. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sowie Personen, die in einer engen Beziehung zu den vorgenannten Mitgliedern stehen, sind nach § 15a Wertpapierhandelsgesetz gesetzlich verpflichtet, wesentlichen Erwerb oder Veräußerung von Aktien, Optionen und Derivaten der DaimlerChrysler AG und anderer Konzernunternehmen (2004: EADS) offen zu legen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr ist die folgende veröffentlichungspflichtige Transaktion von Seiten des Vorstands bzw. Aufsichtsrats gemeldet worden:

Name	Transaktion	WKN	Datum	Stückzahl	Kurs/Preis
Uebber, Bodo	Kauf	710000	4.5.2004	2.000	€37,65

Anteilsbesitz. Am 31. Dezember 2004 waren 10,4 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der DaimlerChrysler AG (1,027% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von aktiven Mitgliedern des Vorstands und 0,1 Mio. Aktien, Optionen oder Stock Appreciation Rights der DaimlerChrysler AG (0,012% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats.

Geschäfte mit nahestehenden Personen. Für die Darstellung der Geschäfte mit nahestehenden Personen, die auch Aktionäre der DaimlerChrysler AG sind, vergleiche den letzten Absatz in Anmerkung 37.

DaimlerChrysler weltweit

Europa

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	10	–	31.317	95.029
Chrysler Group	–	–	3.079	257
Nutzfahrzeuge	17	–	16.339	55.515
Vertrieb Fahrzeuge	–	5.053	–	42.480
Dienstleistungen	–	83	5.787	4.663
Übrige Aktivitäten	3	185	1.294	17.034

Südamerika

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	1	–	206	1.130
Chrysler Group	2	–	379	568
Nutzfahrzeuge	3	–	1.509	12.719
Vertrieb Fahrzeuge	–	606	–	–
Dienstleistungen	–	9	101	274
Übrige Aktivitäten	–	57	52	–

NAFTA

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	1	–	11.381	3.409
Chrysler Group	29	–	45.183	83.542
Nutzfahrzeuge	17	–	10.471	26.297
Vertrieb Fahrzeuge	–	5.061	–	2.731
Dienstleistungen	–	42	7.581	5.379
Übrige Aktivitäten	2	563	351	2.640

Afrika

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	1	–	1.234	5.945
Chrysler Group	1	–	293	–
Nutzfahrzeuge	1	–	1.222	1.144
Vertrieb Fahrzeuge	–	234	–	–
Dienstleistungen	–	3	215	495
Übrige Aktivitäten	–	39	21	–

Asien

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	3	–	4.778	344
Chrysler Group	1	–	370	8
Nutzfahrzeuge	9	–	4.528	18.893
Vertrieb Fahrzeuge	–	1.132	–	1.961
Dienstleistungen	–	10	114	176
Übrige Aktivitäten	–	158	333	412

Australien / Ozeanien

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	–	–	708	–
Chrysler Group	–	–	194	–
Nutzfahrzeuge	–	–	606	34
Vertrieb Fahrzeuge	–	235	–	857
Dienstleistungen	–	4	141	237
Übrige Aktivitäten	–	53	149	550

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds

Wichtige Gesellschaften

	Anteil am Kapital [1] in %	Eigenkapital in Millionen €	Umsatz in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			2004	2003	2004	2003
Mercedes Car Group						
smart GmbH, Böblingen	100,0	76	1.490	1.143	1.497	1.460
Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Tuscaloosa	100,0	267	2.066	2.410	3.409	2.191
DaimlerChrysler India Private Limited, Poona	100,0	56	78	68	344	352
DaimlerChrysler South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria [2]	100,0	487	2.932	2.497	5.945	5.868
Chrysler Group						
DaimlerChrysler Motors Company L.L.C., Auburn Hills [2]	100,0	8.114	49.498	49.321	86.718	95.388
DaimlerChrysler Canada Inc., Windsor	100,0	[3]	12.676	11.475	11.529	11.163
DaimlerChrysler de México S.A. de C.V., Mexico City	100,0	[3]	6.770	6.635	6.948	7.139
Nutzfahrzeuge						
EvoBus GmbH, Stuttgart [2]	100,0	321	2.392	2.186	10.604	10.142
DaimlerChrysler España S.A., Madrid [2]	100,0	217	4.066	3.159	5.697	6.178
Detroit Diesel Corporation, Detroit [2]	100,0	239	1.929	1.795	5.013	4.724
Freightliner L.L.C., Portland [2]	100,0	776	9.235	7.910	17.813	14.003
DaimlerChrysler Comercial Vehicles México S.A. de C.V., Mexico City [2]	100,0	117	644	515	2.391	1.910
DaimlerChrysler do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo [2]	100,0	276	1.794	1.427	11.649	10.106
DaimlerChrysler Argentina S.A., Buenos Aires [2]	100,0	49	380	193	1.050	896
P.T. DaimlerChrysler Indonesia, Jakarta [2]	100,0	66	114	136	1.029	1.044
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul [2]	66,9	282	1.208	884	4.347	3.946
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, Tokio [2]	65,0	1.114	3.670	3.310	18.456	16.876

	Anteil am Kapital [1] in %	Eigenkapital in Millionen €	Umsatz in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			2004	2003	2004	2003
Vertrieb Fahrzeuge						
Mercedes-Benz USA, L.L.C., Montvale [2]	100,0	324	9.594	10.166	1.774	1.793
DaimlerChrysler France S.A.S, Le Chesnay [2]	100,0	197	3.559	3.399	3.196	3.068
DaimlerChrysler Belgium Luxembourg S.A., Brüssel [2]	100,0	37	1.167	1.128	1.224	685
DaimlerChrysler Nederland B.V., Utrecht [2]	100,0	47	1.081	1.060	681	773
DaimlerChrysler UK Ltd., Milton Keynes [2]	100,0	194	5.833	5.833	3.364	3.340
DaimlerChrysler Danmark AS, Kopenhagen [2]	100,0	23	308	274	481	489
DaimlerChrysler Sverige AB, Malmö	100,0	19	491	465	481	467
DaimlerChrysler Italia S.p.A., Rom [2]	100,0	302	3.899	3.698	1.735	1.514
DaimlerChrysler Schweiz AG, Zürich	100,0	81	918	830	443	425
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	29	349	290	198	189
DaimlerChrysler Japan Co., Ltd., Tokio	100,0	119	2.133	2.264	652	664
DaimlerChrysler Australia/Pacific Pty. Ltd., Mulgrave [2]	100,0	247	1.243	1.236	857	783
Dienstleistungen						
DaimlerChrysler Services AG, Berlin	100,0	1.139	0	0	557	559
DaimlerChrysler Bank AG, Stuttgart	100,0	846	435	411	1.213	1.173
DaimlerChrysler Services Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	36	1.054	1.005	0	0
DaimlerChrysler Services North America L.L.C., Farmington Hills	100,0	4.904	6.202	6.429	4.935	4.662
DaimlerChrysler Insurance Company, Farmington Hills	100,0	163	116	133	49	54
DaimlerChrysler Services Canada Inc., Windsor	100,0	799	970	1.011	451	425
DaimlerChrysler Services de Mexiko S.A. de C.V., Mexico City	100,0	137	199	226	277	294
DaimlerChrysler Services UK Ltd., Milton Keynes	100,0	317	430	511	298	240
Übrige Aktivitäten						
MTU Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen [2]	88,4	418	1.121	1.292	6.727	6.684
European Aeronautic Defence and Space Company EADS, N.V., Amsterdam [4]	33,0	15.505	21.459	18.536	109.765	108.288
Mitsubishi Motors Corporation, Tokio [5]	19,7	2.075	12.024	13.876	43.624	44.400

1 Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.
2 Vorkonsolidierte Abschlüsse.
3 Im konsolidierten Abschluss der Obergesellschaft enthalten.
4 Angaben auf Basis des publizierten Konzernabschlusses zum 30.09.2004 (Eigenkapital zum 30.09.2004, Umsatz Jan. – Sep. 2004 bzw. 2003, Belegschaft am 30.09.2004 bzw. 30.09.2003). Am 7. Juli wurden 2,8% der stimmberechtigten Anteile im Rahmen einer Wertpapierleihe an die Deutsche Bank AG verliehen.
5 Angaben auf Basis der publizierten Konzernabschlüsse zum 31.12.2004, 31.03.2004, 31.12.2003 und 30.09.2003 (Eigenkapital zum 31.12.2004, Umsatz von April – Dez. 2004 bzw. 2003, Belegschaft am 31.03.2004 bzw. 30.09.2003), Ergebnis nach landesrechtlichen Abschlüssen: April - Dez. 2004: Verlust von € 1.696 Mio., April 2003 - März 2004: Verlust von € 1.626 Mio.

Mehrjahresübersicht

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Werte in Millionen €									
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:									
Umsatz	100.233	116.057	130.122	148.243	160.278	150.386	147.368	136.437	**142.059**
Personalaufwand	21.648	23.370	25.033	26.158	26.500	25.095	24.163	24.287	**24.216**
davon: Löhne und Gehälter	17.143	18.656	19.982	21.044	21.836	20.073	19.701	18.897	**18.750**
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	5.616	6.364	6.540	7.438	7.241	5.848	5.942	5.571	**5.658**
Operating Profit	6.212	6.230	8.593	11.012	9.752	(1.318)	6.854	5.686	**5.754**
Operating Profit in % des Umsatzes	6,2%	5,4%	6,6%	7,4%	6,1%	(0,9%)	4,7%	4,2%	**4,1%**
Finanzergebnis	120	594	493	278	110	153	2.206	(2.792)	**(1.077)**
Ergebnis vor Ertragssteuern u. außerordentl. Ergebnis	5.406	5.995	7.697	9.473	4.280	(1.654)	5.925	596	**3.535**
Net Operating Income	–	4.946	5.829	6.552	8.796	263	5.736	1.467	**3.165**
Net Operating Income in % der Net Assets (RONA)	–	10,9%	11,6%	12,3%	14,8%	0,4%	8,8%	2,4%	**5,6%**
Konzernergebnis	4.022	6.547	4.820	5.746	7.894	(662)	4.718	448	**2.466**
Konzernergebnis je Aktie (€)	4,09	4,28 [1]	5,03	5,73	7,87	(0,66)	4,68	0,44	**2,43**
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	4,05	4,21 [1]	4,91	5,69	7,80	(0,66)	4,67	0,44	**2,43**
Dividendensumme	–	–	2.356	2.358	2.358	1.003	1.519	1.519	**1.519**
Dividende je Aktie (€)	–	–	2,35	2,35	2,35	1,00	1,50	1,50	**1,50**
Dividende und Steuergutschrift [2] je Aktie (€)	–	–	3,36	3,36	3,36	–	–	–	**–**

Aus der Bilanz:									
Sachanlagen	23.111	28.558	29.532	36.434	40.145	41.165	36.269	32.917	**34.001**
Vermietete Gegenstände	7.905	11.092	14.662	27.249	33.714	36.002	28.243	24.385	**26.711**
Umlaufvermögen	54.888	68.244	75.393	93.199	99.852	103.389	104.023	103.800	**105.107**
davon: Liquide Mittel	12.851	17.325	19.073	18.201	12.510	14.525	12.428	14.285	**11.655**
Bilanzsumme	101.294	124.831	136.149	174.667	199.274	207.410	187.327	178.268	**182.696**
Eigenkapital	22.355	27.960	30.367	36.060	42.422	39.037	35.004	34.481	**33.541**
davon: Gezeichnetes Kapital	2.444	2.391	2.561	2.565	2.609	2.609	2.633	2.633	**2.633**
Rückstellungen	32.135	36.007	35.057	38.211	36.972	42.161	43.622	39.172	**41.566**
Verbindlichkeiten	41.672	54.313	62.527	90.560	109.661	115.327	100.297	96.078	**98.241**
davon: Finanzverbindlichkeiten	25.496	34.375	40.430	64.488	84.783	91.375	79.283	75.690	**76.620**
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	114%	123%	133%	179%	200%	234%	226%	220%	**228%**
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	36.989	45.953	47.601	55.291	75.336	87.499	79.650	73.245	**71.227**
Kurzfristiges Fremdkapital	41.950	50.918	58.181	83.315	81.516	80.874	72.673	70.542	**77.928**
Kurzfristige Aktiva ohne Vorräte in % des kurzfristigen Fremdkapitals	–	85%	79%	66%	67%	64%	72%	74%	**66%**
Net Assets im Jahresdurchschnitt	–	45.252	50.062	53.174	59.496	66.139	65.367	59.951	**56.257**

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Werte in Millionen €									
Aus der Kapitalflussrechnung:									
Investitionen in Sachanlagen	6.721	8.051	8.155	9.470	10.392	8.896	7.145	6.614	**6.386**
Investitionen in Vermietete Gegenstände	4.891	7.225	10.245	19.336	19.117	17.951	17.704	15.604	**17.678**
Abschreibungen auf Sachanlagen	4.427	5.683	4.937	5.655	6.645	7.580	6.385	5.841	**5.498**
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.159	1.456	1.972	3.315	6.487	7.254	7.244	5.579	**5.445**
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit [3]	9.956	12.337	16.681	18.023	16.017	15.944	15.909	13.826	**11.060**
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit [3]	(8.745)	(14.530)	(23.445)	(32.110)	(32.709)	(13.287)	(10.839)	(13.608)	**(16.682)**
Börsenkennzahlen:									
Jahresendkurs Frankfurt (€)	–	–	83,60	77,00	44,74	48,35	29,35	37,00	**35,26**
New York (US $)	–	–	96,06	78,25	41,20	41,67	30,65	46,22	**48,05**
Durchschnittl. Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	981,6	949,3	959,3	1.002,9	1.003,2	1.003,2	1.008,3	1.012,7	**1.012,8**
Durchschnittl. Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	994,0	968,2	987,1	1.013,6	1.013,9	1.003,2	1.013,9	1.012,7	**1.014,5**
Rating:									
Langfristiges Credit Rating									
Standard & Poor's	–	–	A +	A +	A	BBB+	BBB+	BBB	**BBB**
Moody's	–	–	A 1	A 1	A 2	A 3	A 3	A3	**A3**
Fitch	–	–	–	–	–	–	–	BBB+	**BBB+**
Dominion Bond	–	–	–	–	–	–	–	A-	**A-**
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	419.758	421.661	433.939	463.561	449.594	379.544	370.677	370.684	**379.019**

1 Ohne einmalige positive Steuereffekte, insbesondere aufgrund der Sonderausschüttung von € 10,23 je Aktie.
2 Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre. Aufgrund des Körperschaftsteuer-Systemwechsels entfällt ab 2001 die Steuergutschrift.
3 Jahre vor 2002 nicht angepasst um die Effekte aus vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Internationale Konzernrepräsentanzen

Berlin
Tel. +49 30 2594 1100
Fax +49 30 2594 1109

Abidjan
Tel. +225 21 75 1001
Fax +225 21 75 1090

Abu Dhabi
Tel. +97 1 4 8833 200
Fax +97 1 4 8833 201

Bangkok
Tel. +66 2676 6100
Fax +66 2676 5550

Brüssel
Tel. +32 2 23311 33
Fax +32 2 23311 80

Budapest
Tel. +36 1 451 2233
Fax +36 1 451 2201

Buenos Aires
Tel. +54 11 4808 8719
Fax +54 11 4808 8702

Caracas
Tel. +58 241 613 2460
Fax +58 241 613 2462

Hanoi
Tel. +84 8 8958 710
Fax +84 8 8958 714

Hong Kong
Tel. +852 2594 8876
Fax +852 2594 8801

Istanbul
Tel. +90 212 482 3520
Fax +90 212 482 3521

Jakarta
Tel. +62 21 86 899 100
Fax +62 21 86 899 611

Kairo
Tel. +20 2 529 9120
Fax +20 2 529 9105

Kiew
Tel. +380 44 206 8080
Fax +380 44 206 8088

Kuala Lumpur
Tel. +603 2246 8811
Fax +603 2246 8812

Lagos
Tel. +234 1 261 2088
Fax +234 1 461 8728

Ljubljana
Tel. +386 1 5883 797
Fax +386 1 5883 799

Madrid
Tel. +34 91 484 6161
Fax +34 91 484 6019

Melbourne
Tel. +61 39 566 9104
Fax +61 39 566 9110

Mexiko City
Tel. +52 55 5081 7376
Fax +52 55 5081 7674

Milton Keynes
Tel. +44 190 8245 800
Fax +44 190 8245 802

Moskau
Tel. +7 095 926 4018
Fax +7 095 745 2614

Neu Delhi
Tel. +91 1 1410 4959
Fax +91 1 1410 5226

Paris
Tel. +33 1 39 23 5400
Fax +33 1 39 23 5442

Peking
Tel. +86 10 6590 0158
Fax +86 10 6590 6237

Pretoria
Tel. +27 12 677 1502
Fax +27 12 666 8191

Rom
Tel. +39 06 4144 2405
Fax +39 06 4121 9097

São Paulo
Tel. +55 11 4178 0602
Fax +55 11 4173 7118

Seoul
Tel. +82 2 2112 2642
Fax +82 2 2112 2644

Singapur
Tel. +65 6849 8321
Fax +65 6849 8493

Skopje
Tel. +385 1 489 1500
Fax +385 1 489 1501

Sofia
Tel. +359 2 919 8811
Fax +359 2 945 4048

Taipeh
Tel. +886 2 2715 9696
Fax +886 2 2719 2776

Taschkent
Tel. +998 71 120 6374
Fax +998 71 120 6674

Teheran
Tel. +98 21 204 6047
Fax +98 21 204 6126

Tel Aviv
Tel. +972 9 957 9091
Fax +972 9 957 6872

Tokio
Tel. +81 3 5572 7172
Fax +81 3 5572 7126

Warschau
Tel. +48 22 312 7200
Fax +48 22 312 7201

Washington D.C.
Tel. +1 202 414 6747
Fax +1 202 414 6716

Windsor, Ontario
Tel. +1 519 973 2101
Fax +1 519 973 2226

Zagreb
Tel. +385 1 489 1500
Fax +385 1 489 1501

Adressen/Informationen

DaimlerChrysler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 94022
www.daimlerchrysler.com

DaimlerChrysler Corporation
Auburn Hills, MI 48326-2766
USA
Tel. +1 248 576 5741
www.daimlerchrysler.com

Investor Relations
Stuttgart
Tel. +49 711 17 92261
+49 711 17 95256
+49 711 17 95277
Fax +49 711 17 94109
+49 711 17 94075

Publikationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Umweltbericht (deutsch und englisch)
- Bericht zur gesellschaftlichen Verantwortung (deutsch und englisch)

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG, der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden ist, wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt.

Die genannten Informationen können angefordert werden bei:
DaimlerChrysler AG
Investor Relations
HPC 0324
70546 Stuttgart

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen folgende Telefon- und Telefaxnummer zur Verfügung: +49 711 17 92287

Internet-Service: www.daimlerchrysler.com/investor

Komfort durch interaktiven Geschäftsbericht. Der interaktive Geschäftsbericht stellt eine elektronische Alternative zur gedruckten Fassung dar. Über eine benutzerfreundliche Navigation und komfortable Zusatzfunktionen umfasst er alle Informationen, die das Papierexemplar beinhaltet. Zusätzlich enthält der interaktive Geschäftsbericht interessante Hintergrundinformationen, die über weiterführende Seiten oder Videobeiträge zu einzelnen Themen zur Verfügung stehen.

Weitere Informationen im Internet. Spezielle Informationen rund um Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie in der Rubrik Investor Relations. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte, Einzelabschlüsse der DaimlerChrysler AG und Berichte an die US-Börsenaufsicht SEC für alle Geschäftsjahre seit 1998 abrufbar. Darüber hinaus finden Sie aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlen-Übersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote. So können Sie sich zum Beispiel für den kostenfreien Versand von Kapitalmarktmeldungen und für eine Benachrichtigung per E-Mail über besondere Veranstaltungen anmelden.

Erfolgreicher Start des Persönlichen Internet Service für Aktionäre auf https://register.daimlerchrysler.com
Für unsere Aktionäre bieten wir seit März 2004 unseren neuen ganzjährig zugänglichen **Persönlichen Internet Service.** Damit erweitern wir das bestehende Internet-Angebot rund um die Hauptversammlung und ermöglichen unseren Aktionären darüber hinaus den elektronischen Zugriff auf ihre persönlichen Daten im Aktienregister. Im Jahr 2004 haben sich rund 50.000 Aktionäre online registriert. Wie bisher können Sie online Eintrittskarten zur Hauptversammlung bestellen oder Vollmacht und Weisung für die Abstimmung in der Hauptversammlung erteilen. Zusätzlich haben Sie künftig die Möglichkeit, die Unterlagen zur Hauptversammlung nicht mehr in Papierform, sondern schnell und umweltfreundlich per E-Mail zu erhalten. Zur Hauptversammlung 2005 werden rund 35.000 Aktionäre diesen Service nutzen. Im Rahmen des Persönlichen Internet Service können Aktionäre ihre Eintragung im Aktienregister einsehen und beispielsweise die Adressdaten aktualisieren. Daneben können gegebenenfalls bestehende Mehrfacheintragungen im Aktienregister zusammengefasst werden, um die Versendung gleichlautender Informationen an die selbe Adresse zu vermeiden.

Ihr Persönlicher Internet Service
- einzigartig
- papierlos
- direkt
- komfortabel
- umweltfreundlich

https://register.daimlerchrysler.com

Finanzkalender 2005

Jahrespressekonferenz
10. Februar 2005, 10 Uhr
Mercedes Event Center (MEC)
Sindelfingen

Telefonkonferenz für
Analysten und Investoren
10. Februar 2005, 14.30 Uhr

Hauptversammlung
6. April 2005, 10 Uhr, Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2005
28. April 2005

Zwischenbericht Q2 2005
28. Juli 2005

Zwischenbericht Q3 2005
26. Oktober 2005

ABC SunDiesel Rear Park Assist
PBL Bus
Common Rail Diesel
AIRMATIC NGT F-Cell

DaimlerChrysler
Stuttgart, Deutschland
Auburn Hills, USA
www.daimlerchrysler.com