

DAIMLERCHRYSLER



Q1 2003

Zwischenbericht

- 3 | Überblick
- 5 | Mercedes Car Group
- 6 | Chrysler Group
- 7 | Nutzfahrzeuge
- 8 | Dienstleistungen
- 9 | Übrige Aktivitäten
- 11 | Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
- 14 | Quartalsabschluss
- 18 | Konzernanhang
- 27 | Finanzkalender

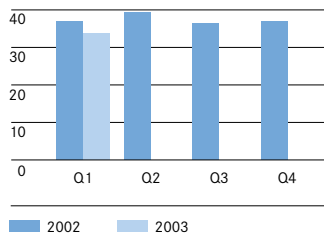
DaimlerChrysler-Konzern

	Q1 03	Q1 03	Q1 02	Veränd.
In Millionen	US \$ ¹	€	€	in %
Umsatz	36.730	33.697	36.907	-9 ²
Europäische Union	12.323	11.305	10.754	+5
Deutschland	5.864	5.380	5.015	+7
USA	18.263	16.755	20.066	-17
Übrige Märkte	6.144	5.637	6.087	-7
Beschäftigte (31.03.)		367.962	372.084	-1
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.559	1.430	1.398	+2
Sachinvestitionen	1.777	1.630	1.595	+2
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.329	3.972	4.073	-2
Operating Profit	1.529	1.403	3.080	-54
Konzernergebnis	641	588	2.503	-77
je Aktie (in US \$/€)	0,63	0,58	2,49	-77

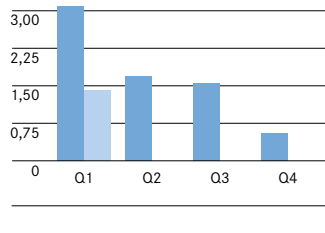
¹ Umrechnung: € 1 = US \$ 1,0900 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 31.03. 2003).

² Bereinigt um Wechselkursveränderungen Anstieg um 2%.

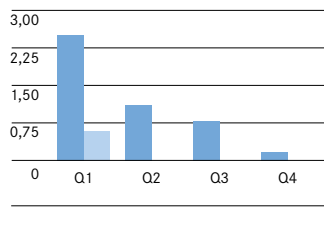
Umsatz
in Milliarden €



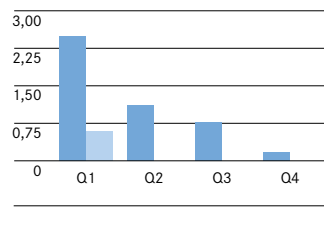
Operating Profit
in Milliarden €



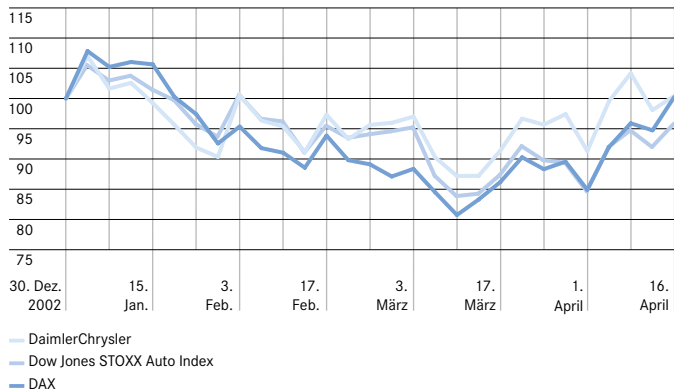
Konzernergebnis
in Milliarden €



Ergebnis je Aktie
in €



Börsenkursentwicklung (indiziert)



Überblick

Gutes Ergebnis trotz schwieriger Märkte

- **Konzern-Operating Profit von € 1,4 Mrd. (i. V. € 3,1 Mrd., einschließlich eines erheblichen Gewinns aus der Veräußerung der verbliebenen Anteile an T-Systems ITS)**
- **Umsatz aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar mit € 33,7 Mrd. unter Vorjahresniveau**
- **Mercedes Car Group steigert Operating Profit**
- **Ergebnisverbesserung bei Chrysler Group**
- **Absatz- und Ergebnisanstieg im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge**
- **Services mit weiter verbessertem Geschäftsverlauf**
- **Für Gesamtjahr 2003 im Konzern weiterhin Verbesserung des Operating Profit aus dem laufenden Geschäft geplant**

Unsicherheiten belasten Konjunktur und Automobilmärkte

- Im ersten Quartal 2003 haben sich die Rahmenbedingungen für die Weltwirtschaft weiter eingetrübt. Zusätzliche Belastungen ergaben sich aus dem Konflikt im Irak und den daraus resultierenden Unsicherheiten im Hinblick auf die künftige wirtschaftliche Entwicklung.
- Die internationalen Automobilmärkte waren durch die Wachstumschwäche der Weltwirtschaft erheblich betroffen. In den USA hat der Rückgang des Automobilmarkts zu einer weiteren Verschärfung des Wettbewerbs mit erneut steigenden Kaufanreizen geführt. Auch in den westeuropäischen Märkten waren Rückgänge zu verzeichnen.

Ertragskraft weiter gesteigert

- DaimlerChrysler hat im ersten Quartal einen Operating Profit von € 1,4 Mrd. erzielt. Im Operating Profit des ersten Quartals 2002 von € 3,1 Mrd. waren ein hoher Sonderertrag (Gewinn aus Veräußerung von T-Systems ITS in Höhe von € 2,5 Mrd.) und Sonderaufwendungen (Strukturaufwendungen bei der Chrysler Group von € 0,3 Mrd., Belastungen aus der Wirtschafts- und Finanzkrise in Argentinien von € 0,1 Mrd.) enthalten.
- In Anbetracht der volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich die Geschäftsfelder und -bereiche von DaimlerChrysler in einem schwierigen Umfeld gut behauptet.

- Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group hat vor allem aufgrund der vollen Verfügbarkeit der im Jahr 2002 eingeführten neuen E-Klasse den Operating Profit um 5% auf € 688 Mio. gesteigert.
- Die Chrysler Group hat in einem extrem schwierigen und wettbewerbsintensiven US-Markt einen auf € 152 Mio. (i. V. Operating Loss von € 187 Mio., einschließlich Strukturaufwendungen) verbesserten Operating Profit erzielt.
- Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge haben die in den Jahren 2001 und 2002 begonnenen Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramme zu spürbaren Fortschritten in den Kostenstrukturen der Geschäftsbereiche geführt. Gegenläufig wirkten die schwierigen Marktbedingungen in Westeuropa und den USA. Insgesamt konnte das Geschäftsfeld das Ergebnis auf € 14 Mio. (i. V. Operating Loss von € 85 Mio.) verbessern.
- Im Geschäftsfeld Dienstleistungen erreichte der Operating Profit € 419 Mio. Im Operating Profit des Vorjahres in Höhe von € 2,6 Mrd. war ein Ertrag von € 2,5 Mrd. aus dem Verkauf der restlichen Anteile an T-Systems ITS sowie eine Belastung von € 0,1 Mrd. wegen der Wirtschafts- und Finanzkrise in Argentinien enthalten.
- Im Segment Übrige Aktivitäten, das im Wesentlichen den Geschäftsbereich MTU Aero Engines sowie unsere Beteiligungen an Mitsubishi Motors und EADS umfasst, lag der Operating Profit mit € 105 Mio. unter dem Wert des Vorjahres (i. V. € 158 Mio.).
- Das Konzernergebnis betrug im ersten Quartal € 0,6 (i. V. € 2,5) Mrd. Im ersten Quartal des Vorjahres waren im Konzernergebnis Sondereffekte, insbesondere der steuerfrei vereinnahmte Ertrag aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS, enthalten. Das Ergebnis je Aktie lag bei € 0,58 (i. V. € 2,49).

Anmerkung:

Mit der Berichterstattung für das Jahr 2003 wird DaimlerChrysler im Unterschied zu der bisherigen Praxis, Ergebnisse mit und ohne Einmaleffekte darzustellen, künftig nur noch einen Wert für Operating Profit, Konzernergebnis und Ergebnis je Aktie berichten. Um die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten zu gewährleisten, wird jeweils auf die Einmaleffekte in den entsprechenden Vorjahresquartalen hingewiesen.

Mit dieser Vorgehensweise folgt DaimlerChrysler den neuen, von der Securities and Exchange Commission (SEC) erlassenen Regelungen, die für das Geschäftsjahr 2003 anzuwenden sind und die Maßstäbe für den Ausweis von «Einmaleffekten» sehr viel restriktiver handhaben.

Weltweit 1,0 Mio. Fahrzeuge abgesetzt, Rückgang vor allem bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Nordamerika

- DaimlerChrysler hat im ersten Quartal weltweit 1,0 Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Durch die Nachfrageschwäche in wichtigen Märkten hat der Konzernabsatz das Vorjahresniveau nicht erreicht (-5%).

- Die Mercedes Car Group ist gut in das Jahr 2003 gestartet und hat trotz rückläufiger Märkte durch ihr äußerst attraktives Produktportfolio den Absatz behauptet. Während der Absatz der Marke Mercedes-Benz weiter gestiegen ist, lag der Absatz der Marke smart aufgrund der im Februar erfolgten Modellpflege noch unter dem Vorjahresniveau.
- Die Chrysler Group war – wie die Wettbewerber auch – von der verstärkten Nachfragezurückhaltung der Kunden betroffen. Der Absatz lag mit 647.400 Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 8% unter dem Vorjahreswert.
- Der Nutzfahrzeuggeschäftsbereich hat sich bei Absatz und Marktanteilen gut behauptet. Während der Absatz in Nordamerika zulegte, musste das Geschäftsfeld in Westeuropa einen Absatzzrückgang hinnehmen. Insgesamt stieg der Absatz um 5% auf 107.000 Lkw, Transporter und Busse.
- Der Konzernumsatz verminderte sich im ersten Quartal auf €33,7 (i. V. €36,9) Mrd. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein leichter Anstieg um 2%.

Position in Asien gestärkt

- Im März 2003 hat DaimlerChrysler wie geplant eine direkte Beteiligung von 43% an dem im Januar 2003 ausgegründeten Nutzfahrzeuggeschäft der Mitsubishi Motors Corporation (MMC), das unter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) firmiert, übernommen. MMC hält 42%, andere Mitsubishi-Gesellschaften übernahmen 15% an der neuen Gesellschaft.
- Die Übernahme der Anteile an der MFTBC und das Joint Venture mit unserem südkoreanischen Partner Hyundai Motor Company, das in naher Zukunft seine Arbeit aufnehmen wird, sind wichtige Meilensteine unserer Strategie in Asien. Unsere Position als Weltmarktführer bei Nutzfahrzeugen wollen wir so weiter ausbauen und langfristig sichern.
- DaimlerChrysler wird die Vorteile aus den hohen Stückzahlen und unserer globalen Präsenz nutzen. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge wird mit den Partnern in der Entwicklung eng zusammenarbeiten sowie gemeinsame Komponenten und Aggregate verwenden.

Weltweit 368.000 Beschäftigte

- Zum Ende des ersten Quartals 2003 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 367.962 (i. V. 372.084) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Insbesondere durch die Veräußerung von Produktionsstätten sowie durch die Umsetzung der Maßnahmen zur Senkung der Kosten und zur Steigerung der Effizienz bei der Chrysler Group ging die Beschäftigtenzahl leicht zurück. Durch die Übernahme von

Händlerbetrieben im Rahmen der Metropolitan Strategie erhöhte sich dagegen die Mitarbeiterzahl im Vertrieb von Mercedes-Benz Pkw und Nutzfahrzeugen.

Ausblick

- Die konjunkturellen Rahmenbedingungen sind nach wie vor schwierig. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Unsicherheit von Konsumenten und Investoren noch einige Zeit anhalten kann.
- Die Mercedes Car Group will auch vor diesem Hintergrund im Jahr 2003 bei Absatz, Umsatz und Ergebnis an das hohe Niveau der Vorjahre anschließen.
- In Anbetracht der schwierigen Marktbedingungen wird die Chrysler Group ihre Anstrengungen um zusätzliche Kosteneinsparungen weiter verstärken. Während der letzten Wochen ist das Marktumfeld in den Vereinigten Staaten jedoch noch wettbewerbsintensiver geworden. Es wird deshalb schwierig werden, das Operating Profit-Ziel von US\$ 2 Mrd. vor Strukturmaßnahmen zu erreichen.
- Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erwarten wir, dass sich die hohen Vorleistungen früherer Jahre für Restrukturierungen im Jahr 2003 positiv auswirken und insgesamt zu einem besseren Ergebnis als im Vorjahr führen werden.
- Auch im Geschäftsfeld Dienstleistungen sollten günstige Refinanzierungskonditionen, die erheblichen Anstrengungen zur Senkung der Kosten sowie eine effizientere Risikokontrolle zu einem höheren operativen Ergebnis aus dem laufenden Geschäft als im Jahr 2002 führen.
- MTU Aero Engines geht davon aus, im Jahr 2003 ein operatives Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres zu erzielen. Mitsubishi Motors erwartet für das Geschäftsjahr, das am 1. April begonnen hat, eine weitere Verbesserung bei Absatz und Ergebnis. Der Beitrag zum Operating Profit von DaimlerChrysler sollte sich damit erhöhen. Bei der EADS wird das Ergebnis im Jahr 2003 aufgrund des weiter abgeschwächten zivilen Flugzeuggeschäfts voraussichtlich unter dem Wert des Jahres 2002 liegen.
- Für das Gesamtjahr 2003 erwartet DaimlerChrysler einen Konzernumsatz von rund € 145 Mrd., der wegen der veränderten Wechselkursrelationen unter dem Wert des Vorjahres liegen dürfte (i. V. € 149,6 Mrd.).
- Trotz der verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen halten wir für den DaimlerChrysler-Konzern an unserem Ziel fest, einen gegenüber dem Jahr 2002 höheren Operating Profit aus dem laufenden Geschäft zu erreichen. Voraussetzung dafür bleibt aber, dass keine weiteren negativen Effekte in den für uns relevanten Märkten eintreten.

Mercedes Car Group

- **Operating Profit gesteigert**
- **Absatz trotz schwacher Märkte auf Vorjahresniveau, Umsatz um 4% gestiegen**
- **E-Klasse T-Modell und CLK-Cabriolet im Markt hervorragend aufgenommen**
- **Erfreulicher Auftragseingang für smart roadster und roadster-coupé**

In Millionen	Q1 03	Q1 03	Q1 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	750	688	653	+5
Umsatz	13.542	12.424	11.931	+4
Absatz		291.156	292.475	-0
Produktion		324.146	311.499	+4
Beschäftigte (31.03.)		102.611	101.736	+1

Weiterhin positive Geschäftsentwicklung

- Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group setzte im ersten Quartal 291.200 Fahrzeuge ab und konnte in einem noch schwieriger gewordenen Marktumfeld an das hohe Vorjahresniveau anknüpfen. Der Umsatz lag mit € 12,4 Mrd. über dem Wert des Vorjahres (+4%).
- Beim Operating Profit wurde mit € 688 Mio. das hohe Vorjahresniveau aufgrund der vollen Verfügbarkeit der neuen E-Klasse übertroffen. Gegenläufig wirkten Aufwendungen für die Markteinführung des E-Klasse T-Modells und des CLK-Cabriolet; beide wurden im Markt hervorragend aufgenommen.

Absatz bei Mercedes-Benz leicht gestiegen

- Die Marke Mercedes-Benz hat ihre Position im Premiumsegment weltweit weiter ausgebaut. Der Absatz von Mercedes-Benz-Personenwagen lag mit 266.900 Pkw knapp über dem Vorjahreswert (+1%). Zuwächse erzielten wir beispielsweise in Italien (+13%), Spanien (+4%), Großbritannien (+3%), in den USA (+2%) sowie in Japan (+6%). Rückläufig war der Absatz in Deutschland (-4%) und Frankreich (-6%).
- Insbesondere aufgrund des Erfolgs der im Jahr 2002 eingeführten E-Klasse Limousine konnte Mercedes-Benz seinen Marktanteil im Oberklasse-Segment weltweit auf rund 38% steigern. Im ersten Quartal wurden 69.900 E-Klasse-Modelle (+61%) abgesetzt. Mit 27.700 Fahrzeugen (+2%) hat sich auch die S-Klasse-Familie in einem härteren Wettbewerb sehr gut behauptet.
- Mit 18.600 Fahrzeugen legte die neue CLK-Klasse um 96% zu. Dagegen war bei der C-Klasse insgesamt ein Rückgang um 17% auf 84.300 Fahrzeuge zu verzeichnen. In weniger als drei Jahren wurden bereits eine Million Fahrzeuge der C-Klasse-Familie abgesetzt.

Absatz	Q1 03	Q1 02	Veränd. in %
Gesamt	291.156	292.475	-0
Westeuropa	191.935	198.646	-3
davon Deutschland	86.036	91.679	-6
USA	53.447	52.375	+2
Japan	10.890	11.730	-7
Übrige Märkte	34.884	29.724	+17

smart: Impulse durch neue Modelle erwartet

- Im ersten Quartal verringerte sich der Absatz der Marke smart erwartungsgemäß um 15% auf 24.200 Fahrzeuge. Dies ist auf den deutlich intensiveren Wettbewerb im europäischen Markt für Kleinwagen sowie die Kaufzurückhaltung vor der im Februar erfolgten Modellpflege des smart city-coupé und cabrio zurückzuführen.
- Die Auftragseingänge für die modellgepflegten Fahrzeuge und die seit April verfügbaren smart roadster und roadster-coupé entwickeln sich jedoch sehr positiv.

Maybach mit »Five Star Diamond Award« ausgezeichnet

- Als erste Automobilmарke erhielt Maybach den »Five Star Diamond Award« der American Academy of Hospitality Sciences. Der Preis zeichnet die Highend-Luxusmarke für die »Perfekte Verkörperung von Faszination und Mythos« aus. Seit Ende 2002 werden die Maybach-Limousinen an Kunden ausgeliefert. Die Jahresproduktion von rund 1.000 Fahrzeugen für das Jahr 2003 ist bereits vollständig mit Aufträgen belegt.

Ausblick

- Die Mercedes Car Group ist unter den genannten Voraussetzungen weiterhin zuversichtlich, im Gesamtjahr 2003 bei Absatz, Umsatz und Ergebnis an das Niveau des Vorjahres anknüpfen zu können.

Chrysler Group

- **Operating Profit weiter auf € 152 Mio. verbessert (i. V. Operating Loss von € 187 Mio., einschließlich Strukturaufwendungen)**
- **US-Automobilmarkt durch Unsicherheit belastet**
- **Produktion der neuen Modelle Chrysler Pacifica und Chrysler Crossfire angelaufen**

In Millionen	Q1 03	Q1 03	Q1 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	166	152	(187)	.
Umsatz	13.820	12.679	15.950	-21
Absatz		647.380	704.845	-8
Produktion		652.071	697.942	-7
Beschäftigte (31.03.)		94.056	104.686	-10

Weiterer deutlicher Ergebnisanstieg

- Die Chrysler Group hat im ersten Quartal weltweit 615.700 Fahrzeuge (i. V. 675.800) an Endkunden verkauft. Maßgeblich für diese Entwicklung war vor allem der Marktrückgang in den USA aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten. Innerhalb des Produktportfolios waren Zuwächse beim Dodge Ram Pickup (+4%) und beim Jeep Liberty (+7%) zu verzeichnen, während die Verkäufe bei den Minivans um 5% abnahmen.
- Die Auslieferungen an die Händler gingen um 8% auf 647.400 Fahrzeuge zurück. Zum Ende des ersten Quartals betrug der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA 535.800 Fahrzeuge und die Reichweite des Fahrzeugbestands 69 Tage.
- Der Umsatz verringerte sich um 21% auf € 12,7 Mrd. Ausschlaggebend dafür waren vor allem die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar sowie die niedrigeren Auslieferungen. In US-Dollar gerechnet ging der Umsatz um 3% zurück.
- Der Operating Profit stieg auf € 152 Mio. (i. V. Operating Loss von € 187 Mio., einschließlich Strukturaufwendungen von € 314 Mio.). Positiv wirkten die Maßnahmen zur Kostensenkung, während der niedrigere Absatz und gestiegene Kaufanreize das Ergebnis belasteten.

Absatz

	Q1 03	Q1 02	Veränd. in %
Gesamt	647.380	704.845	-8
NAFTA	611.221	662.155	-8
USA	530.723	573.104	-7
Übrige Märkte	36.159	42.690	-15

Produktionsstart für Chrysler Pacifica und Chrysler Crossfire

- Im ersten Quartal 2003 ist die Produktion der neuen Modelle Chrysler Pacifica und Chrysler Crossfire angelaufen. Der innovative Sports Tourer Pacifica vereint die Geräumigkeit eines Minivans mit der Vielseitigkeit eines Geländewagens und dem Komfort einer Limousine. Der Chrysler Pacifica, der im Werk Windsor/Kanada produziert wird, wird bereits an die Händler ausgeliefert. Das Sportcoupé Chrysler Crossfire, das bei unserem Partner Karmann in Deutschland gefertigt wird und das ab Juni an die Kunden ausgeliefert werden wird, vereint einzigartiges amerikanisches Design und deutsche Technik.
- Bei den Automobilausstellungen in Los Angeles und Detroit hat die Chrysler Group mit dem Magnum und dem Durango zwei richtungweisende Fahrzeuge der Marke Dodge vorgestellt, die beide bereits ab Ende 2003 bzw. Anfang 2004 in Serie gehen sollen. Das Konzeptfahrzeug Chrysler Airflite, eine sportliche Limousine für das Volumensegment, wurde im März auf dem Automobilsalon in Genf präsentiert.

Ausblick

- Die weitere Entwicklung des Automobilmarktes in den USA wird vor allem davon abhängen, wie schnell es gelingt, die anhaltenden wirtschaftlichen und politischen Unsicherheiten abzubauen.
- In Anbetracht der schwierigen Marktbedingungen wird die Chrysler Group ihre Anstrengungen um zusätzliche Kosteneinsparungen weiter verstärken. Während der letzten Wochen ist das Marktumfeld in den Vereinigten Staaten jedoch noch wettbewerbsintensiver geworden. Es wird deshalb schwierig werden, das Operating Profit-Ziel von US\$ 2 Mrd. vor Strukturmaßnahmen zu erreichen.

Nutzfahrzeuge

- **Positives Ergebnis von € 14 Mio (i. V. Operating Loss von € 85 Mio.) erwirtschaftet**
- **Produktion des neuen Actros Schwer-Lkw erfolgreich angelaufen**
- **Joint Venture mit Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation vollzogen**

In Millionen	Q1 03	Q1 03	Q1 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	15	14	(85)	.
Umsatz	6.653	6.104	6.121	-0
Absatz		107.037	101.684	+5
Produktion		116.639	110.099	+6
Beschäftigte (31.03.)		95.746	95.668	+0

Operating Profit in schwierigem Marktumfeld verbessert

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat im ersten Quartal 2003 seinen Absatz um 5% auf 107.000 Fahrzeuge gesteigert. Der Umsatz erreichte mit € 6,1 Mrd. das Vorjahresniveau.
- Ein höherer Absatz sowie deutliche Fortschritte in den Kostenstrukturen aller Geschäftsbereiche führten zu einer Verbesserung des Operating Profit auf € 14 Mio. (i. V. Operating Loss € 85 Mio.).
- Aufgrund der unerwartet hohen Nachfrage für schwere Lkw im US-Markt hat der Geschäftsbereich Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses mit 26.500 Fahrzeugen den Vorjahresabsatz um 15% übertroffen.
- Der Absatz im Geschäftsbereich Mercedes-Benz Trucks lag mit 21.800 Einheiten leicht unter dem Niveau des Vorjahres (-2%). Absatzzuwächse in außereuropäischen Märkten konnten den marktbedingten Rückgang in Westeuropa nicht ausgleichen.
- Der Geschäftsbereich Mercedes-Benz Vans hat im ersten Quartal 52.400 (i. V. 48.500) Transporter abgesetzt. Der Anstieg ist vor allem auf die erfreuliche Absatzentwicklung des Sprinter in den USA zurückzuführen. In Westeuropa haben die Transporter ihre führende Marktposition behauptet.
- Der Absatz im Geschäftsbereich DaimlerChrysler Buses & Coaches lag mit 5.400 Einheiten unter dem Vorjahresniveau. In Westeuropa zeichnet sich derzeit eine Stabilisierung der Nachfrage ab, während in der wichtigen Absatzregion Lateinamerika keine nachhaltigen Impulse erkennbar sind.

Absatz

	Q1 03	Q1 02	Veränd. in %
Gesamt	107.037	101.684	+5
Westeuropa	53.388	54.615	-2
davon Deutschland	17.812	18.252	-2
USA	24.404	20.444	+19
Lateinamerika	8.912	9.886	-10
Übrige Märkte	20.333	16.739	+21

Produktoffensive fortgesetzt

- Nach dem Produktionsstart im März steht der neue Actros vor der Markteinführung. Erste Reaktionen der Kunden und der internationalen Presse sind durchweg positiv.
- Auf der Detroit Motor Show haben wir den Sprinter unter der Marke Dodge vorgestellt. Damit haben wir die Voraussetzung für eine bessere Präsenz im US-Transportermarkt geschaffen. Den Unimog haben wir in Nordamerika erfolgreich eingeführt. Mit dem speziell auf den amerikanischen Markt ausgerichteten Setra-Reisebus TopClass 400 wurde das Angebot in den USA erheblich modernisiert.

Ausblick

- Im März hat DaimlerChrysler 43% der Anteile an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation übernommen. Auch das Joint Venture mit unserem Partner Hyundai Motor, die Daimler Hyundai Truck Corporation, wird in naher Zukunft die Arbeit aufnehmen. Damit sichert sich das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erhebliche Synergiepotenziale und zusätzliche Wachstumschancen in Asien, dem am schnellsten wachsenden Nutzfahrzeugmarkt der Welt.
- Aufgrund der neuen und attraktiven Modelle sowie der erfolgreichen Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme erwartet das Geschäftsfeld, im Gesamtjahr 2003 auch bei weiterhin schwierigen Marktbedingungen den Operating Profit gegenüber dem Vorjahr steigern zu können.

Dienstleistungen

- **Operating Profit von €419 Mio. im ersten Quartal**
- **Risikomanagement und Verbesserung der Effizienz im Fokus**
- **DaimlerChrysler Bank mit starkem Wachstum**

In Millionen	Q1 03	Q1 03	Q1 02	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	457	419	2.555	-84
Umsatz	3.933	3.608	3.930	-8
Vertragsvolumen	115.172	105.662	127.606	-17
Neugeschäft	12.045	11.050	12.741	-13
Beschäftigte (31.03.)		10.703	10.268	+4

Ertragskraft trotz ungünstiger Rahmenbedingungen weiter verbessert

- Der Umsatz des Geschäftsfelds Dienstleistungen erreichte im ersten Quartal €3,6 (i. V. €3,9) Mrd. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal ist vor allem auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Bereinigt um Wechselkurseffekte erhöhte sich der Umsatz um 5%.
- Günstige Refinanzierungsbedingungen sowie gegenüber dem Vorjahresquartal niedrigere Vorsorgeaufwendungen für Risiken in den USA haben zu einer deutlichen Verbesserung des operativen Ergebnisses aus dem laufenden Geschäft geführt. Der Operating Profit erreichte €419 Mio. Im Operating Profit des Vorjahres in Höhe von €2,6 Mrd. war ein Ertrag von €2,5 Mrd. aus dem Verkauf der restlichen Anteile an T-Systems ITS sowie eine Belastung von €0,1 Mrd. wegen der Wirtschafts- und Finanzkrise in Argentinien enthalten.
- Das Neugeschäft verringerte sich im ersten Quartal wechselkursbedingt auf €11,1 (i. V. €12,7) Mrd. Wechselkursbereinigt verzeichneten wir in den USA und wichtigen europäischen Märkten Zuwächse. In den ersten drei Monaten wurden 33,3% (i. V. 32,7%) der von DaimlerChrysler weltweit abgesetzten Fahrzeuge von DaimlerChrysler Services finanziert oder verleast.
- Das Vertragsvolumen nahm im Vergleich zum Vorjahr von €127,6 Mrd. auf €105,7 Mrd. ab. €20,3 Mrd. dieses Rückgangs sind auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Darüber hinaus wirkte sich auch die Veräußerung von wesentlichen Teilen des Capital Services Portfolios aus.

DaimlerChrysler Bank erfolgreich im Einlagengeschäft

- Die DaimlerChrysler Bank hat sich im ersten Quartal sehr erfolgreich entwickelt. Bis Ende März haben uns mehr als 100.000 Kunden Einlagen von €2,2 Mrd. anvertraut. Damit wurden unsere Erwartungen deutlich übertroffen.

Vorbereitung zur Mauterhebung im Plan

- Die Vorbereitungen zur Mauterhebung für schwere Lkw auf deutschen Autobahnen ab dem 31. August 2003 liegen seitens des Toll Collect Konsortiums im Plan. Wir rechnen damit, dass das Fusionskontrollverfahren bei der EU-Kommission Anfang Mai 2003 erfolgreich abgeschlossen sein wird.

Ausblick

- DaimlerChrysler Services wird das Risikomanagement und damit die Qualität des Portfolios weiter verbessern. Daneben setzen wir unsere Anstrengungen zur Prozessoptimierung und Vernetzung mit den Vertriebsbereichen konsequent fort.
- Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds sollten im Geschäftsfeld Dienstleistungen günstige Refinanzierungsbedingungen, die erheblichen Anstrengungen zur Senkung der Kosten sowie eine effizientere Risikokontrolle zu einem höheren operativen Ergebnis aus dem laufenden Geschäft als im Jahr 2002 führen.

Übrige Aktivitäten

Übrige Aktivitäten				
	Q1 03	Q1 03	Q1 02	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	114	105	158	-34

Im Segment Übrige Aktivitäten sind der Geschäftsbereich MTU Aero Engines sowie unsere Beteiligungen an der EADS und der Mitsubishi Motors Corporation enthalten. Die TEMIC haben wir zum 1. April 2002 an Continental veräußert, so dass deren Ergebnisbeiträge im ersten Quartal 2002 noch einbezogen waren. Das Segment Übrige Aktivitäten enthält auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften.

Die anteiligen operativen Ergebnisse unserer Beteiligungen EADS und Mitsubishi Motors gehen in den Operating Profit von DaimlerChrysler mit einem Zeitversatz von einem Quartal ein. Im Operating Profit von DaimlerChrysler des ersten Quartals 2003 sind daher die Ergebnisbeiträge von EADS und Mitsubishi Motors aus den Monaten Oktober bis Dezember 2002 enthalten.

MTU Aero Engines				
	Q1 03	Q1 03	Q1 02	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Umsatz	485	445	562	-21
Auftragseingang	838	769	583	+32
Beschäftigte (31.03.)		8.392	7.790	+8

Stabiler Geschäftsverlauf in schwierigem Marktumfeld

- Der Umsatz des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines lag im ersten Quartal mit € 445 (i. V. € 562) Mio. erwartungsgemäß unter dem Wert des Vorjahres. Umsatzrückgänge bei Industriegasturbinen, Triebwerken für den zivilen Luftverkehr und im zivilen Instandhaltungsgeschäft sind auf die anhaltend schwierigen Marktbedingungen und die im Vergleich zum Vorjahresquartal höhere Bewertung des Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen. Das Geschäft mit staatlichen Stellen verlief auf dem Niveau des Vorjahres.
- Der Auftragseingang lag mit € 769 (i. V. € 583) Mio. deutlich über dem Vorjahresniveau. Den Zuwächsen im Serien- und Ersatzteilgeschäft, insbesondere beim Airbus A380-Antrieb GP7000, standen geringere Aufträge für militärische Triebwerke und die Instandhaltung von zivilen Triebwerken gegenüber.
- Die gegenüber dem Vorjahr um 8% höhere Zahl der Beschäftigten resultiert im Wesentlichen aus der Vollkonsolidierung des Tochterunternehmens Atena ab September 2002 (rd. 530 Mitarbeiter).

Ausblick

- Beim Umsatz wird die MTU Aero Engines im Gesamtjahr 2003 den Vorjahreswert aufgrund der schwierigen Marktbedingungen voraussichtlich nicht ganz erreichen.
- Infolge des umfangreichen Programmanteils am A380-Antrieb GP7000 geht der Geschäftsbereich davon aus, beim Auftragseingang das Vorjahresniveau zu übertreffen. Mit der Auftragserteilung für den Antrieb des Militärtransporters A400M rechnet die MTU Aero Engines im ersten Halbjahr 2003.

EADS

- Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) veröffentlicht ihre Zahlen zum ersten Quartal 2003 am 6. Mai 2003.
- Malaysia Airlines hat mit Airbus eine Absichtserklärung zur Lieferung von sechs Großraumflugzeugen A380-800 unterzeichnet. Die Anzahl der Festbestellungen und festen Kaufzusagen für den A380 beträgt damit 103 Flugzeuge. In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 lieferte Airbus 65 (i. V. 72) Flugzeuge aus.
- Im Januar 2003 hat die EADS vorbehaltlich der kartellrechtlichen Genehmigung den 25%-Anteil von BAE Systems an Astrium erworben. EADS will Astrium im Jahr 2004 in die Gewinnzone zurückführen.
- Am 24. März 2003 wurde die EADS-Aktie in Deutschland in den neu strukturierten Aktienindex MDAX aufgenommen. Ihre Gewichtung war zu diesem Zeitpunkt mit 9,43% die höchste aller Unternehmen im MDAX.

Ausblick

- Die EADS wird auch im Jahr 2003 auf Marktveränderungen flexibel reagieren.
- Aus heutiger Sicht erwartet die EADS im laufenden Jahr 300 Airbus-Flugzeuge auszuliefern.
- In einem unsicheren Umfeld werden für die EADS auch zukünftig Profitabilität und Liquidität eine höhere Bedeutung als Marktanteile einnehmen.

Mitsubishi Motors Corporation

- In dem am 31. März 2003 abgeschlossenen Geschäftsjahr hat Mitsubishi Motors (MMC) den Vorjahresabsatz um 1% auf 1.717.000 Fahrzeuge gesteigert und weitere Fortschritte bei der Restrukturierung erreicht. MMC wird den vollständigen Jahresabschluss 2002/2003 am 26. Mai veröffentlichen.
- Nachdem die Nutzfahrzeugaktivitäten im Januar 2003 in die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) ausgegliedert wurden, hat MMC im März 58% der Anteile veräußert. 43% der Anteile an MFTBC hat DaimlerChrysler, 15% haben Unternehmen der Mitsubishi Gruppe erworben. MMC wird sich nach dem Spin-off auf das Pkw-Geschäft konzentrieren.
- In den Monaten Januar bis März 2003 ging der Pkw-Absatz auf Basis vorläufiger Zahlen auf 398.200 (i. V. 412.200) Fahrzeuge zurück, was vor allem auf den Geschäftsverlauf in Nordamerika (-19%) zurückzuführen ist.
- Erfreulich entwickelt sich der Absatz bei den Modellen Colt, eK Wagon und eK Sport. In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 wurden 27.800 Colt verkauft. Mit 14.100 abgesetzten Fahrzeugen markierte der Colt im März einen neuen Monatsrekord unter allen bisherigen MMC-Fahrzeugen. Seit der Markteinführung im Oktober 2001 wurden bereits über 200.000 Fahrzeuge der eK-Baureihe verkauft, womit die eK-Modelle zu den erfolgreichsten Fahrzeugen in Japan zählen.
- Im US-amerikanischen Markt hat MMC im März 2003 den Geländewagen Endeavor eingeführt. Vom Endeavor sollen jährlich rd. 80.000 Einheiten abgesetzt werden. Für dieses und für andere Fahrzeuge wird MMC rd. US\$ 200 Mio. in den Ausbau der Fertigungskapazitäten im Werk Normal, Illinois, investieren.

Ausblick

- Für das Jahr 2003 erwartet MMC weiterhin schwierige Marktbedingungen, die vor allem aus den politischen Unsicherheiten und deren Auswirkungen auf das Konsumentenverhalten resultieren.
- Aufgrund der neuen Produktanläufe (z. B. Galant und Diamante in USA, Outlander in Europa, Grandis und ek Premium in Japan) ist MMC dennoch zuversichtlich, eine weitere Ergebnisverbesserung zu erreichen.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

- **Konzern-Operating Profit € 1,4 Mrd. gegenüber € 3,1 Mrd. im Vorjahr**
- **Ergebnisverbesserung bei der Chrysler Group trotz schwierigem Marktumfeld**
- **Kapitalflussrechnung durch Beteiligungserwerb an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation geprägt**

Operating Profit (Loss) nach Segmenten			
	Q1 03	Q1 03	Q1 02
In Millionen	US \$	€	€
Mercedes Car Group	750	688	653
Chrysler Group	166	152	(187)
Nutzfahrzeuge	15	14	(85)
Dienstleistungen	457	419	2.555
Übrige Aktivitäten	115	105	158
Eliminierungen	26	25	(14)
DaimlerChrysler-Konzern	1.529	1.403	3.080

Konzern-Operating Profit von € 1,4 Mrd.; Vorjahresergebnis durch die Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS positiv beeinflusst

- DaimlerChrysler erzielte im ersten Quartal des Jahres 2003 einen Operating Profit von € 1,4 Mrd. gegenüber € 3,1 Mrd. im Vorjahr. Der Operating Profit im Vorjahr enthielt einen Ertrag von € 2,5 Mrd. aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS (vormals debis Systemhaus). Zudem waren im Vorjahr Aufwendungen von zusammen € 0,4 Mrd. aus weiteren Restrukturierungsmaßnahmen bei der Chrysler Group sowie aus der von der argentinischen Regierung veranlassten Neuordnung des Finanz- und Kreditwesens enthalten.
- Der Operating Profit des abgelaufenen Quartals ist das Ergebnis einer unverändert hohen Ertragsstärke des Geschäftsfelds Mercedes Car Group sowie operativer Ergebnisverbesserungen in den Geschäftsfeldern Chrysler Group, Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen.

Operating Profit der Mercedes Car Group über Vorjahresniveau

- Der Operating Profit des Geschäftsfelds Mercedes Car Group lag in den ersten drei Monaten des Jahres 2003 mit € 0,7 Mrd. über dem hohen Niveau des Vorjahresquartals. Die volle Verfügbarkeit der neuen E-Klasse Limousine sowie Absatzerfolge der S-Klasse trugen zur positiven Ergebnisentwicklung bei. Gegenläufig wirkten Produktanlaufkosten für das E-Klasse T-Modell und das CLK-Cabriolet bei Mercedes-Benz sowie für die roadster-Modelle bei smart.

Überleitung zum Operating Profit (Loss)			
	Q1 03	Q1 03	Q1 02
In Millionen	US \$	€	€
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.203	1.104	442
+ Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	229	210	(83)
+ Operatives Beteiligungsergebnis	85	78	208
+ Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	-	-	2.484
+ Übriges nicht operatives Ergebnis	12	11	29
Operating Profit (Loss)	1.529	1.403	3.080

- Der Ergebnisbeitrag von smart war in den ersten drei Monaten des Jahres 2003 weiterhin negativ. Ursächlich hierfür waren vor allem neben den Produktanlaufkosten für die roadster-Modelle, weitere Vorleistungen für den smart forfour sowie eine im abgelaufenen Quartal geplant reduzierte Auslieferung im Vorfeld der Einführung des modellgepflegten smart city-coupé und des smart cabrio ab Mitte Februar 2003.

Positiver operativer Ergebnisbeitrag der Chrysler Group

- Chrysler Group verzeichnete im ersten Quartal des Jahres 2003 einen Operating Profit von € 0,2 Mrd. verglichen mit einem Operating Loss von € 0,2 Mrd. im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Das Ergebnis der ersten drei Monate des Jahres 2002 war durch Restrukturierungsaufwendungen von € 0,3 Mrd. im Zusammenhang mit dem in 2001 eingeleiteten Turnaround-Plan belastet, die im Wesentlichen Maßnahmen für Werksstilllegungen, -schließungen und -verkäufe umfassten.
- Der Operating Profit des abgelaufenen Quartals lag über dem im Vorjahr berichteten und um Restrukturierungsaufwendungen bereinigten Ergebnisniveau. Die Ergebnisverbesserung resultierte aus einem günstigeren Modell-Mix, aus den Kostenreduzierungsprogrammen sowie anderen Maßnahmen des Turnaround-Plans und aus niedrigeren produktbezogenen Kosten bei aktuellen Fahrzeugmodellen und Modellen der Vorjahre. Aus einer geänderten Regelung für die Übernahme von Restwertrisiken bei bestimmten Leasingfahrzeugen mit dem Geschäftsfeld Dienstleistungen ergab sich zudem mit € 70 Mio. ein positiver Effekt auf den Operating Profit. Diese Verbesserungen wurden teilweise durch rückläufige Fahrzeugauslieferungen an Händler und gestiegene Preisnachlässe kompensiert.

Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge mit gutem Start

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erzielte im ersten Quartal des Jahres 2003 wieder ein positives Ergebnis (i. V. €0,1 Mrd. Operating Loss). Die signifikante Ergebnisverbesserung war in einem weiterhin von starker Unsicherheit geprägten Marktumfeld größtenteils durch den Geschäftsbereich Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses getragen. Insbesondere Kosteneinsparungen aus den eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen und ein besser als erwarteter Markt führten zu einer starken Ergebnisverbesserung des Geschäftsbereichs.
- Trotz der anhaltenden Marktschwäche in Westeuropa, insbesondere in Deutschland, konnte im Geschäftsbereich MB Trucks in den ersten drei Monaten des Jahres 2003 ebenfalls ein Ergebnisanstieg durch weitere Effizienzsteigerungen erreicht werden. Die anderen Geschäftsbereiche bewegten sich in Summe auf Vorjahresniveau.

Operating Profit bei Dienstleistungen durch günstige Refinanzierungsbedingungen geprägt

- Für das erste Quartal des Jahres 2003 weist das Geschäftsfeld Dienstleistungen einen Operating Profit von €0,4 Mrd. gegenüber €2,6 Mrd. im ersten Quartal des Jahres 2002 aus. Der Operating Profit des Vorjahres war durch den Ertrag aus der Veräußerung des 49,9%-igen Anteils an T-Systems ITS an die Deutsche Telekom in Höhe von €2,5 Mrd. positiv beeinflusst. Belastungen von €0,1 Mrd. resultierten aus der von der argentinischen Regierung veranlassten Neuordnung des Finanz- und Kreditwesens. Auf operativer Basis ergab sich somit eine Ergebnisverbesserung, die primär auf günstige Refinanzierungsbedingungen infolge des anhaltend niedrigen Zinsniveaus in den wichtigsten Märkten zurückzuführen war. Gleichzeitig verminderten sich die Aufwendungen für die Risikoversorge, insbesondere in den USA.

Leichter Rückgang im Operating Profit bei den Übrigen Aktivitäten

- Der Operating Profit bei den Übrigen Aktivitäten betrug im ersten Quartal dieses Jahres €0,1 Mrd. gegenüber €0,2 Mrd. im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der weiterhin positive operative Ergebnisbeitrag von EADS war im abgelaufenen Quartal durch Sonderabschreibungen auf den Goodwill im Bereich Raumfahrt belastet. Der Operating Profit des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines sowie das anteilig einzubeziehende Ergebnis von Mitsubishi Motors waren positiv.

Operating Profit (Loss)

	Q1 03	Q1 03	Q1 02
In Millionen	US \$	€	€
Industriegeschäft	1.073	985	3.013
Financial Services	456	418	67
DaimlerChrysler-Konzern	1.529	1.403	3.080

Finanzergebnis und Konzernergebnis

- Das Finanzergebnis belief sich im ersten Quartal des Jahres 2003 auf - €0,1 Mrd. (i. V. €2,3 Mrd.). Im Beteiligungsergebnis des Vorjahres war der Ertrag aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS mit €2,5 Mrd. ausgewiesen. Ohne Berücksichtigung dieses Ertrags verbesserte sich das Finanzergebnis gegenüber dem Vorjahr um €0,1 Mrd. Die Verbesserung ergab sich im Wesentlichen aufgrund einer im Quartalsdurchschnitt geringeren Verschuldung des Industriegeschäfts.
- Die Ergebnisbeiträge unserer operativen Beteiligungen, die im Finanzergebnis auszuweisen sind, wurden mit ihren operativen Ergebnissen dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im Berichtszeitraum ergab sich hieraus ein insgesamt positiver Beitrag zum Operating Profit von €0,1 Mrd.
- Konzernergebnis und Ergebnis je Aktie betragen in den ersten drei Monaten des Jahres 2003 €0,6 Mrd. bzw. €0,58 (i. V. Konzernergebnis €2,5 Mrd. bzw. Ergebnis je Aktie €2,49). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich analog den beschriebenen Effekten im Operating Profit.

Bilanzsumme nahezu unverändert

- Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2002 geringfügig um € 1,5 Mrd. auf € 188,8 Mrd. erhöht. Den Wechselkurseffekten aus der weiteren Abwertung des US-Dollar gegenüber dem Euro, die zu einer Verringerung der Bilanzsumme führten, standen höhere Vorratsbestände sowie gestiegene Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Lieferverbindlichkeiten gegenüber. Diese Entwicklung war insbesondere auf die Produkt-offensive im Geschäftsfeld Mercedes Car Group und den unterjährigen Produktionsverlauf im Fahrzeuggeschäft zurückzuführen. Darüber hinaus sind die Finanzanlagen aufgrund des Beteiligungserwerbs an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation gestiegen. Die zum 31. März 2003 erhöhten Zahlungsmittel standen überwiegend im Zusammenhang mit der Dividende für das Geschäftsjahr 2002, die im April 2003 ausbezahlt wurde.

- Das Konzerneigenkapital erhöhte sich im ersten Quartal 2003 von € 34,9 Mrd. auf € 35,7 Mrd. Bei einer geringfügig erhöhten Bilanzsumme stieg die Eigenkapitalquote, bereinigt um die im zweiten Quartal ausgezahlte Dividende in Höhe von € 1,5 Mrd., um 0,3-Punkte auf 18,1%. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 24,7% (31. Dezember 2002: 24,8%). Ausschlaggebend für den Anstieg des Eigenkapitals waren das positive Konzernergebnis sowie unrealisierte Gewinne aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente. Gegenläufig ergab sich ein währungsumrechnungsbedingter Rückgang des Eigenkapitals.
- Aus dem Cash Flow der Finanzierungstätigkeit hat sich ein Mittelzufluss von € 1,3 Mrd. ergeben. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres war mit - € 4,5 Mrd. ein Abbau von Finanzverbindlichkeiten zu verzeichnen.
- Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2002 um € 1,9 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, stieg von € 12,4 Mrd. auf € 14,5 Mrd. Der Anstieg stand in Zusammenhang mit der im April ausgeschütteten Dividende für das Jahr 2002.

Kapitalflussrechnung durch Beteiligungserwerb an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation beeinflusst

- Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit war mit € 4,0 Mrd. gegenüber dem ersten Quartal 2002 (€ 4,1 Mrd.) leicht rückläufig. Die Entwicklung beruhte im Wesentlichen auf im Vergleich mit dem Vorjahr geringeren Mittelfreisetzung im Working Capital bei Financial Services. Gegenläufig verbesserte sich der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit im industriellen Bereich (€ 2,2 Mrd., i.V. € 1,6 Mrd.).
- Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ist um € 2,6 Mrd. auf € 3,1 Mrd. gestiegen. Im Vorjahr waren hierin die Erlöse aus der Veräußerung der Anteile an T-Systems ITS enthalten. Diesen Erlösen stand im ersten Quartal 2003 der Beteiligungserwerb an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation gegenüber.

Ereignisse nach Ablauf des ersten Quartals 2003

- Nach Ablauf des ersten Quartals des Jahres 2003 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.

Diese Unterlagen enthalten unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen und Informationen über zukünftige Entwicklungen, die auf Überzeugungen des Managements der DaimlerChrysler AG sowie auf Annahmen und Informationen beruhen, die der DaimlerChrysler AG gegenwärtig zur Verfügung stehen. Sofern in diesen Unterlagen die Begriffe »erwarten«, »davon ausgehen«, »glauben«, »einschätzen«, »annehmen«, »beabsichtigen«, »kann«, »planen«, »vorhersagen« und »sollten« oder ähnliche Ausdrücke benutzt werden, sollen sie vorausschauende Aussagen kennzeichnen, die insoweit gewissen Unsicherheitsfaktoren unterworfen sind. Viele Faktoren können dazu beitragen, dass die tatsächlichen Ergebnisse des DaimlerChrysler Konzerns sich wesentlich von den Zukunftsprognosen unterscheiden, die in solchen vorausschauenden Aussagen ihren Niederschlag finden, wie z.B. Veränderungen der allgemeinen Wirtschaftsbedingungen, insbesondere einer möglichen wirtschaftlichen Rezession in Europa oder Nordamerika; Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze; die Produkteinführung von Wettbewerbern; eine mangelnde Kundenakzeptanz bezüglich neuer Produkte oder Dienstleistungen, einschließlich eines wachsenden Wettbewerbsdrucks, u.a. durch Rabatte; Änderungen bei der geplanten Restrukturierung der Chrysler Group und von Freightliner hinsichtlich der vorgesehenen Zeit und der vorgesehenen Ergebnisse, insbesondere bezüglich geplanter Ertragssteigerungen, Leistungssteigerungen und Kostenreduzierungen; die erfolgreiche Umsetzung des Restrukturierungsplans durch Mitsubishi Motors; sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten eintreten oder sich die den Aussagen zugrundeliegenden Annahmen als unrichtig herausstellen, könnten die Ergebnisse wesentlich von den abgegebenen Erklärungen abweichen. Die DaimlerChrysler AG beabsichtigt nicht, solche vorausschauenden Aussagen und Informationen laufend zu aktualisieren und übernimmt auch keine diesbezügliche Verpflichtung. Die vorausschauenden Aussagen und Informationen gehen von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung aus.

DaimlerChrysler AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft)

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1 2003	Q1 2003	Q1 2002	Q1 2003	Q1 2002	Q1 2003	Q1 2002
(in Millionen, ausgenommen Ergebnis je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	36.730	33.697	36.907	30.089	32.977	3.608	3.930
Umsatzkosten	(29.598)	(27.154)	(30.822)	(24.273)	(27.406)	(2.881)	(3.416)
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.132	6.543	6.085	5.816	5.571	727	514
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(4.600)	(4.220)	(4.140)	(3.921)	(3.780)	(299)	(360)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.559)	(1.430)	(1.398)	(1.430)	(1.398)	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	230	211	209	199	187	12	22
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	–	–	(314)	–	(314)	–	–
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.203	1.104	442	664	266	440	176
Finanzergebnis	(121)	(111)	2.333	(115)	2.339	4	(6)
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.082	993	2.775	549	2.605	444	170
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(438)	(402)	(111)	(203)	(41)	(199)	(70)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(3)	(3)	(2)	(1)	–	(2)	(2)
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	641	588	2.662	345	2.564	243	98
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	–	–	(159)	–	(124)	–	(35)
Konzernergebnis	641	588	2.503	345	2.440	243	63
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,63	0,58	2,65	–	–	–	–
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	–	–	(0,16)	–	–	–	–
Konzernergebnis	0,63	0,58	2,49	–	–	–	–
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)							
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,63	0,58	2,63	–	–	–	–
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	–	–	(0,16)	–	–	–	–
Konzernergebnis	0,63	0,58	2,47	–	–	–	–

DaimlerChrysler AG

Konzernbilanz

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	31. März 2003 (ungeprüft)	31. März 2003 (ungeprüft)	31. Dez. 2002	31. März 2003 (ungeprüft)	31. Dez. 2002 (ungeprüft)	31. März 2003 (ungeprüft)	31. Dez. 2002 (ungeprüft)
(In Millionen)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Aktiva							
Geschäftswerte	2.242	2.057	2.071	1.998	2.009	59	62
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.050	2.798	2.855	2.692	2.755	106	100
Sachanlagen	39.124	35.894	36.269	35.742	36.111	152	158
Finanzanlagen	10.964	10.059	9.291	9.709	8.922	350	369
Vermietete Gegenstände	29.097	26.694	28.243	3.149	3.313	23.545	24.930
Anlagevermögen	84.477	77.502	78.729	53.290	53.110	24.212	25.619
Vorräte	18.743	17.195	15.642	15.536	13.965	1.659	1.677
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.825	7.179	6.297	6.799	6.005	380	292
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	55.824	51.215	52.088	12	10	51.203	52.078
Übrige Forderungen	18.047	16.557	17.573	10.683	11.159	5.874	6.414
Wertpapiere	3.705	3.399	3.293	2.945	2.911	454	382
Zahlungsmittel	12.085	11.087	9.130	9.591	8.191	1.496	939
Umlaufvermögen	116.229	106.632	104.023	45.566	42.241	61.066	61.782
Latente Steuern	3.948	3.622	3.613	3.499	3.496	123	117
Rechnungsabgrenzungsposten	1.105	1.014	962	915	866	99	96
Summe Aktiva	205.759	188.770	187.327	103.270	99.713	85.500	87.614
Passiva							
Gezeichnetes Kapital	2.870	2.633	2.633				
Kapitalrücklage	8.425	7.729	7.729				
Gewinnrücklagen	33.511	30.744	30.156				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(5.881)	(5.395)	(5.604)				
Eigene Anteile	(23)	(21)	-				
Eigenkapital	38.902	35.690	34.914	27.071	26.294	8.619	8.620
Anteile in Fremdbesitz	509	467	432	449	414	18	18
Rückstellungen	47.232	43.332	43.712	42.385	42.709	947	1.003
Finanzverbindlichkeiten	85.639	78.568	79.112	13.687	12.201	64.881	66.911
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.380	14.110	12.342	13.821	12.106	289	236
Übrige Verbindlichkeiten	9.625	8.830	8.843	6.250	6.152	2.580	2.691
Verbindlichkeiten	110.644	101.508	100.297	33.758	30.459	67.750	69.838
Latente Steuern	2.498	2.292	2.312	(4.448)	(4.425)	6.740	6.737
Rechnungsabgrenzungsposten	5.974	5.481	5.660	4.055	4.262	1.426	1.398
Summe Passiva ohne Eigenkapital	166.857	153.080	152.413	76.199	73.419	76.881	78.994
Summe Passiva	205.759	188.770	187.327	103.270	99.713	85.500	87.614

DaimlerChrysler AG

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

(In Millionen €)	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Income (Loss)				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen		
Stand am 1. Januar 2002	2.609	7.286	26.441	3.850	61	(337)	(906)	-	39.004
Konzernergebnis	-	-	2.503	-	-	-	-	-	2.503
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	219	207	(151)	(1)	-	274
Comprehensive Income, gesamt									2.777
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(21)	(21)
Stand am 31. März 2002	2.609	7.286	28.944	4.069	268	(488)	(907)	(21)	41.760
Stand am 1. Januar 2003	2.633	7.729	30.156	600	(74)	1.065	(7.195)	-	34.914
Konzernergebnis	-	-	588	-	-	-	-	-	588
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(458)	(99)	578	188	-	209
Comprehensive Income, gesamt									797
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(21)	(21)
Stand am 31. März 2003	2.633	7.729	30.744	142	(173)	1.643	(7.007)	(21)	35.690

DaimlerChrysler AG

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

(in Millionen)	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1 2003	Q1 2003	Q1 2002	Q1 2003	Q1 2002	Q1 2003	Q1 2002
	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Konzernergebnis	641	588	2.503	345	2.440	243	63
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	3	3	2	1	-	2	2
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	-	-	159	-	124	-	35
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	1	1	(2.485)	1	(2.485)	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.545	1.417	1.808	79	32	1.338	1.776
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	1.548	1.420	1.615	1.405	1.588	15	27
Veränderungen der latenten Steuern	119	109	(114)	(120)	(314)	229	200
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	47	43	(31)	48	(22)	(5)	(9)
Veränderungen der Finanzinstrumente	59	54	12	43	(54)	11	66
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(135)	(124)	(209)	(124)	(210)	-	1
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	20	18	(3)	19	(3)	(1)	-
Veränderungen der Rückstellungen	513	471	629	500	601	(29)	28
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	-	-	314	-	314	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(101)	(93)	(128)	(93)	(128)	-	-
Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:							
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(2.017)	(1.850)	(814)	(1.752)	(705)	(98)	(109)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(972)	(892)	(1.118)	(798)	(985)	(94)	(133)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.120	1.945	1.455	1.889	1.505	56	(50)
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	938	862	478	728	(117)	134	595
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.329	3.972	4.073	2.171	1.581	1.801	2.492
Zugänge zum Anlagevermögen:							
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(4.437)	(4.071)	(4.397)	(1.140)	(1.489)	(2.931)	(2.908)
- Erwerb von Sachanlagen	(1.777)	(1.630)	(1.595)	(1.615)	(1.576)	(15)	(19)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(56)	(51)	(60)	(33)	(42)	(18)	(18)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	3.984	3.655	3.784	1.227	1.631	2.428	2.153
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	89	82	159	82	150	-	9
Erwerb von Beteiligungen	(744)	(683)	(60)	(682)	(49)	(1)	(11)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	19	17	4.765	8	4.694	9	71
Veränderung bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen, netto	(242)	(222)	(3.361)	17	(30)	(239)	(3.331)
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	(181)	(166)	241	(102)	216	(64)	25
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(36)	(33)	34	(41)	57	8	(23)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(3.381)	(3.102)	(490)	(2.279)	3.562	(823)	(4.052)
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von € (1.111) (\$ (1.211)) in 2003 bzw. € (1.569) in 2002)	1.405	1.289	(4.452)	1.716	(3.564)	(427)	(888)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1)	(1)	(3)	(1)	1	-	(4)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	-	-	-	(20)	(19)	20	19
Erwerb eigener Anteile	(23)	(21)	(21)	(21)	(21)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1.381	1.267	(4.476)	1.674	(3.603)	(407)	(873)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(218)	(200)	81	(185)	66	(15)	15
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	2.111	1.937	(812)	1.381	1.606	556	(2.418)
Zahlungsmittel (< 3 Monate)							
zu Beginn der Periode	9.919	9.100	10.715	8.161	7.344	939	3.371
zum Ende der Periode	12.030	11.037	9.903	9.542	8.950	1.495	953

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

1. Grundlagen und Methoden im zusammengefassten Konzernabschluss

Der zusammengefasste und ungeprüfte Konzernzwischenabschluss (»Zwischenabschluss«) der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»United States Generally Accepted Accounting Principles« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus ist das am 31. März 2003 endende Quartal – als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$«) dargestellt. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = \$ 1,0900, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 31. März 2003.

Einzelne Vorjahresbeträge sind an die Darstellung der Berichtsperiode angepasst worden.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d. h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in den dargestellten unterjährigen Perioden notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise von hoher Aussagekraft für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Kontext mit dem geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2002 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der im Geschäftsbericht und in der Berichterstattung (Form 20-F vom 20. Februar 2003) an die United States Securities and Exchange Commission (»SEC«) des DaimlerChrysler-Konzerns für 2002 enthalten ist.

Im Konzernabschluss nach US-GAAP müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die gebuchten Beträge und die zugehörigen Anhangangaben beeinflusst haben. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

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 Zwischenabschluss um Informationen zu dem Industrie- bzw. Finanzdienstleistungsgeschäft 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 Industrie bzw. Finanzdienstleistungsgeschäft

nach US-GAAP darzustellen. Die Beziehungen zwischen dem Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft des Konzerns umfassen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Effekte aus den konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Im November 2002 erzielte die Emerging Issue Task Force (»EITF«) einen endgültigen Konsens in Bezug auf EITF 00-21 »Revenue Arrangements with Multiple Deliverables«. EITF 00-21 befasst sich mit der Bilanzierung von Umsatzgeschäften mit mehreren Teilleistungen seitens des Verkäufers. EITF 00-21 beschreibt, unter welchen Bedingungen eine Aufteilung eines Umsatzgeschäfts mit mehreren Teilleistungen in getrennte Bilanzierungseinheiten erfolgen muss. Darüber hinaus wird vorgegeben, wie in diesen Fällen der Gesamtumsatz aus einer Transaktion auf die identifizierten Bilanzierungseinheiten aufgeteilt werden muss. EITF 00-21 ist auf Abschlüsse für Berichtsperioden anzuwenden, die am 1. Juli 2003 beginnen. DaimlerChrysler wird EITF 00-21 ab dem 1. Juli 2003 auf neue Geschäftsvorfälle anwenden und untersucht gegenwärtig, wie sich EITF 00-21 auf den Konzernabschluss auswirkt.

Im November 2002 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) die Interpretation (»FIN«) 45 »Guarantor's Accounting and Disclosure Requirements for Guarantees, Including Indirect Guarantees of Indebtedness of Others – an interpretation of FASB statements 5, 57, and 107 and rescission of FASB interpretation 34« herausgegeben. Diese Interpretation verdeutlicht die Angabepflichten, denen ein Garantiegeber in seinem Abschluss zu den Verpflichtungen aus den von ihm gewährten Garantien unterliegt. FIN 45 stellt zudem klar, dass ein Garantiegeber zum Zeitpunkt der Garantiezusage eine Passivierung in Höhe des Zeitwertes für die grundsätzliche Übernahme der Verpflichtung aus der Gewährung der Garantie vorzunehmen hat, sofern nicht eine höhere Rückstellung für einen wahrscheinlichen Verlust aus der Inanspruchnahme gemäß Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 5 »Accounting for Contingencies« zu bilden ist. Die Angabepflichten sind in allen (auch unterjährigen) Abschlüssen vorgeschrieben, die nach dem 15. Dezember 2002 enden. Die Ansatzvorschriften gelten für Garantien bzw. Haftungsverhältnisse, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt bzw. modifiziert wurden.

DaimlerChrysler bestimmt den Zeitwert für die grundsätzliche Übernahme der Verpflichtung aus der Gewährung der Garantie vorrangig auf Basis von Marktinformationen einschließlich Angeboten Dritter. Sofern keine verlässlichen Marktinformationen vorliegen, verwendet der Konzern den Barwert der

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

erwarteten zukünftigen Cash Flows. Die Gegenbuchung bei der erstmaligen Passivierung der Garantieverpflichtung ist abhängig von der Art der Garantie. Grundsätzlich erfolgt die Bildung aber aufwandswirksam. Eine planmäßige und systematische Vorgehensweise bei der Folgebewertung der Verpflichtung wird im Zusammenhang mit der erstmaligen Bewertung festgelegt, es sei denn, es ergeben sich nachträgliche Änderungen hinsichtlich wahrscheinlicher Verluste gemäß SFAS 5. DaimlerChrysler hat die Angabepflichten erstmals im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2002 angewendet. Der Konzern hat die Ansatz- und Bewertungsvorschriften prospektiv ab dem 1. Januar 2003 angewendet, wobei sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben haben.

Im Dezember 2002 hat das FASB den Bilanzierungsstandard SFAS 148 »Accounting for Stock-Based Compensation – Transition and Disclosure – an amendment of FASB Statement No. 123« verabschiedet. Dieser Standard ergänzt SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« um alternative Übergangsvorschriften bei einer freiwilligen Erstanwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierung der aktienorientierten Vergütung. Darüber hinaus sieht SFAS 148 bei der Bilanzierung aktienorientierter Vergütung für alle (auch unterjährige) Abschlüsse zusätzliche Anhangangaben zur angewendeten Bilanzierungsmethode und zu den daraus resultierenden Ergebniseffekten vor (vgl. Anmerkung 10). Im Konzern erfolgt die Bilanzierung aktienorientierter Vergütung auf Grundlage von inneren Werten nach Accounting Principles Board Opinion (»APB«) 25, »Accounting for Stock Issued to Employees.« DaimlerChrysler zieht gegenwärtig in Erwägung, im Jahr 2003 auf SFAS 123 überzugehen. Nach SFAS 123 wird der Personalaufwand im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen zum Ausgabzeitpunkt über den mit Hilfe eines Optionspreismodells bestimmten Marktpreis der gewährten Rechte ermittelt. Der Personalaufwand wird über den Erdienungszeitraum verteilt und gegen die Kapitalrücklage verrechnet. Im Falle eines Übergangs auf SFAS 123 wird sich der Personalaufwand innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in Abhängigkeit von der Anzahl, dem Bezugspreis und anderen maßgeblichen Konditionen der ausgegebenen Rechte erhöhen.

Im Januar 2003 veröffentlichte das FASB FIN 46 »Consolidation of Variable Interest Entities – an interpretation of ARB No. 51«, die die Anwendung der Konsolidierungsvorschriften auf sogenannte »Variable Interest Entities« klarstellt. FIN 46 führte ein neues mehrstufiges Modell für die Konsolidierung von »Variable Interest Entities« ein, an denen eine Gesellschaft eine beherrschende finanzielle Beteiligung entweder aufgrund von Stimmrechten oder variablen Anteilen hat. Die Konsolidierung auf der Grundlage von variablen Anteilen hat durch den wesentlichen Nutznießer zu erfolgen, falls die Eigenkapitalgeber

wesentliche Charakteristika einer beherrschenden finanziellen Beteiligung nicht aufweisen oder das haftende Eigenkapital nicht ausreicht, die Geschäftstätigkeit des Unternehmens ohne zusätzliche nachrangige Finanzmittel von Dritten zu finanzieren. Der wesentliche Nutznießer einer »Variable Interest Entity« ist die Partei, die aufgrund ihrer variablen Anteile die Mehrheit der erwarteten Verluste der Gesellschaft und/oder die Mehrheit der erwarteten Residualgewinne trägt. FIN 46 enthält auch Offenlegungspflichten in Bezug auf signifikante »Variable Interest Entities«, die unter bestimmten Voraussetzungen auch dann gelten, wenn diese nicht konsolidiert werden.

DaimlerChrysler musste FIN 46 sofort auf »Variable Interest Entities« anwenden, die nach dem 31. Januar 2003 geschaffen wurden, bzw. auf »Variable Interest Entities«, an denen DaimlerChrysler eine Beteiligung nach diesem Zeitpunkt einging. Für »Variable Interest Entities«, die vor dem 1. Februar 2003 geschaffen wurden, müssen die Vorschriften von FIN 46 hinsichtlich der Konsolidierung ab dem 1. Juli 2003 angewendet werden.

DaimlerChrysler hat geprüft, ob der Konzern wesentlicher Nutznießer von »Variable Interest Entities« ist, die nach dem 31. Januar 2003 gegründet wurden und festgestellt, dass keine derartigen Verbindungen eingegangen wurden. Darüber hinaus prüft DaimlerChrysler derzeit, ob der Konzern wesentlicher Nutznießer von bestimmten »Variable Interest Entities« ist, die vor dem 1. Februar 2003 gegründet wurden; diese Gesellschaften wären ab dem 1. Juli 2003 zu konsolidieren.

DaimlerChryslers Verbindungen zu »Variable Interest Entities« bestehen überwiegend aus Forderungsverkäufen an Bankenfonds sowie, in begrenztem Umfang, aus der Nutzung von Off-balance-Leasingstrukturen.

DaimlerChrysler verkauft im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Forderungen aus dem Automobilgeschäft an Bankenfonds, die solche Forderungen von mehreren einzelnen Verkäufern übernehmen. Diese Bankenfonds stellen »Variable Interest Entities« dar. Im Allgemeinen betreibt DaimlerChrysler für diese verkauften Forderungen das Servicing. DaimlerChrysler behält auch Rechte an den an Bankenfonds verkauften Forderungen zurück, die substanzuell das gesamte Ausfallrisiko, das Risiko aus vorzeitiger Tilgung und das Risiko aus Zinsänderungen tragen. Das Volumen der an Bankenfonds veräußerten Forderungen und der entsprechenden zurück-behaltenen Rechte beläuft sich zum 31. März 2003 auf rund € 6,7 Mrd. bzw. € 1,0 Mrd.

DaimlerChrysler AG**Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)**

In begrenztem Umfang verwendet DaimlerChrysler Off-balance-Leasingstrukturen. Hierbei wird eine »Variable Interest Entity« gegründet, deren Eigentümer ein Dritter ist. Die »Variable Interest Entity« nimmt finanzielle Mittel auf, indem sie Fremd- oder Eigenkapitaltitel an unabhängige Investoren begibt. Die »Variable Interest Entity« verwendet 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 zum Zeitwert zu erwerben oder wieder zu neuen Bedingungen zu mieten. Sollte für diese Strukturen eine Konsolidierungspflicht nach FIN 46 bestehen, wäre die einzubeziehende Bilanzsumme gemäß derzeitiger Beurteilung nicht höher als ca. € 600 Mio. Dies entspricht auch dem maximal aus diesen Beteiligungen resultierenden Verlustrisiko für den Konzern. DaimlerChrysler hält es für sehr unwahrscheinlich, dass Verluste aus solchen Transaktionen tatsächlich eintreten.

DaimlerChrysler prüft derzeit auch, in welchem Umfang – zusätzlich zu den oben beschriebenen – weitere Beteiligungen an ähnlichen »Variable Interest Entities« bestehen, und ob diese Beteiligungen unter die Konsolidierungsbestimmungen von FIN 46 fallen. Es besteht die begründete Vermutung, dass DaimlerChrysler ab dem 1. Juli 2003 einzelne oder ggf. alle dieser »Variable Interest Entities« konsolidieren muss. DaimlerChrysler geht jedoch davon aus, dass auch der Gesamtumfang dieser Beteiligungen und das daraus resultierende maximale Verlustrisiko für den Konzern unwesentlich ist.

In seiner Sitzung vom 20. März 2003 hat das EITF Konsens bezüglich der noch ausstehenden Themen von EITF 02-9 »Accounting for Changes That Result in a Transferor Regaining Control of Financial Assets Sold« erzielt und das FASB hat den Ergebnissen in seiner Sitzung am 2. April 2003 zugestimmt. EITF 02-9 verpflichtet den Veräußerer demnach Finanzaktiva, die vormals als verkauft bilanziert wurden, zum Zeitwert anzusetzen, wenn die Verfügungsgewalt über diese Finanzaktiva zurückgewonnen wird. Die Bilanzierung soll so erfolgen, als ob er diese Finanzaktiva zurückerwerben würde. Gleichzeitig hat er eine entsprechende Verpflichtung gegenüber dem Erwerber auszuweisen. Das EITF bestimmt, dass kein Gewinn oder Verlust vom Veräußerer zu realisieren ist, wenn die Verfügungsgewalt zurückerlangt wird. Diese Regelung gilt für zurückbehaltene Anteilsrechte oder hinsichtlich so genannter qualifizierter Zweckgesellschaften, die ihren Qualifizierungsstatus verlieren. Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten aus der Übernahme des Inkasso (»Servicing«) und andere zurückbehaltene Anteilsrechte sind weiterhin separat zu bilanzieren. Die Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen ist zum

Zeitpunkt der Wiedererlangung der Verfügungsgewalt unzulässig. Die Bestimmungen aus EITF 02-9 sind ab dem 2. April 2003 auf alle Veränderungen anzuwenden, durch die der Veräußerer die Verfügungsgewalt über die vormals verkauften Finanzaktiva zurückerlangt. DaimlerChrysler geht davon aus, dass die Einführung des EITF 02-9 keinen wesentlichen Effekt auf den Konzernabschluss haben wird.

2. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

Der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler hat im Jahr 2001 einen mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die Kernmaßnahmen des Turnaround-Plans für die Jahre 2001 bis 2003 sehen den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor. Der Arbeitsplatzabbau betrifft sowohl gewerkschaftlich organisierte als auch nicht organisierte Arbeiter und Angestellte. Zum Abbau von Überkapazitäten legt die Chrysler Group bestimmte Produktionsstätten still, schließt oder veräußert sie. An einigen Standorten werden Produktionsschichten gestrichen und die Geschwindigkeit der Produktionsbänder vermindert sowie das Produktionsvolumen von Komponenten, Pressteilen und Antriebseinheiten angepasst.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2001 betragen € 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 im ersten Quartal des Jahres 2002 betragen € 314 Mio. (€ 212 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 314 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten enthalten). Diese Aufwendungen beinhalteten zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Stilllegung, Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2002 und 2003.

Im ersten Quartal 2003 sind nur geringe zusätzliche Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan entstanden. Darüber hinaus ergaben sich Anpassungen aufgrund von Überprüfungen der ursprünglichen Annahmen anhand aktuell vorliegender Informationen bzw. tatsächlich angefallener Aufwendungen.

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan vor Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	Personalabbau	Außerplanmäßige Abschreibungen	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Rückstellungen per 1. Januar 2002	506	–	510	1.016
Zusätzliche Aufwendungen	132	98	84	314
Zahlungen	(81)	–	(47)	(128)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(98)	–	(98)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(48)	–	–	(48)
Wechselkurseffekte	1	–	8	9
Rückstellung per 31. März 2002	510	–	555	1.065
Zusätzliche Aufwendungen	221	171	15	407
Anpassungen	(41)	30	(16)	(27)
Aufwendungen, gesamt	180	201	(1)	380
Zahlungen	(216)	–	(168)	(384)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	(201)	(6)	(207)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(104)	–	–	(104)
Wechselkurseffekte	(90)	–	(75)	(165)
Rückstellung per 31. Dezember 2002	280	–	305	585
Zusätzliche Aufwendungen	7	–	–	7
Anpassungen	14	–	(21)	(7)
Aufwendungen, gesamt	21	–	(21)	–
Zahlungen	(38)	–	(55)	(93)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	–	–	(2)	(2)
Wechselkurseffekte	(2)	–	(9)	(11)
Rückstellung per 31. März 2003	261	–	218	479

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals in den ersten drei Monaten der Jahre 2003 und 2002 betreffen Abfindungen (2003: € 21 Mio.; 2002: € 82 Mio.) sowie Programme zur Frühpensionierung (2003: €- Mio.; 2002: € 50 Mio.). Die Anzahl der Beschäftigten, die im ersten Quartal 2003 die Programme zur Frühpensionierung angenommen haben, war unwesentlich (2002: 1.180). Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und geleisteten Dienstjahren berechnet worden. Zusätzlich wurden 686 Beschäftigte im ersten Quartal des Jahres 2003 durch betriebsbedingte Kündigungen freigesetzt. Die Anzahl der betriebsbedingten Kündigungen des ersten Quartals 2002 war nicht signifikant. Insgesamt sind hierfür in den ersten drei Monaten des Jahres 2003 Abfindungszahlungen in Höhe von € 5 Mio. (2002: € 43 Mio.) geleistet worden, die entsprechend die Rückstellung vermindert haben. Die wertmäßige Veränderung bei den Versorgungsplänen betreffen die Aufwendungen von einzelnen Programmen zur Frühpensionierung sowie die versicherungsmathematisch ermittelten Kürzungen der Dienstzeitaufwendungen, die bei den Pensionsplänen sowie bei den Plänen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen berücksichtigt wurden.

Als Konsequenz aus der beabsichtigten vorübergehenden Stilllegung, Schließung 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 in den ersten drei Monaten des Jahres 2002 eine außerplanmäßige Abschreibung von € 98 Mio. vor. Der Abschreibungsbetrag stellt den Betrag dar, um den die Buchwerte der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte überstiegen. Die Zeitwerte der Sachanlagen wurden durch Gutachten Dritter oder durch Marktuntersuchungen der Chrysler Group ermittelt.

Die sonstigen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen.

Die Chrysler Group veräußerte am 1. Mai 2002 die Produktionsstätte »Dayton Thermal Products« an ein Joint Venture mit Behr America Inc., an dem ein Minderheitsanteil über einen Zeitraum von zwei Jahren gehalten wird. Darüber hinaus veräußerte die Chrysler Group ihre Produktionsstätte in Graz, Österreich, am 12. Juli 2002 an Magna International Inc. Die Kosten aus der Veräußerung der beiden Produktionsstätten wurden in den Aufwendungen für den Turnaround-Plan berücksichtigt.

DaimlerChrysler AG**Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)**

Die Veräußerung ausgewählter Anlagegüter durch die Chrysler Group wird möglicherweise zu weiteren Aufwendungen in den verbleibenden neun Monaten des Jahres 2003 führen. Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2003 Zahlungen in Höhe von \$ 0,3 Mrd. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen.

3. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Am 14. März 2003 erwarb DaimlerChrysler von der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) einen Minderheitsanteil in Höhe von 43% an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) zu einem Kaufpreis von rund € 710 Mio. in bar, wovon € 674 Mio. im ersten Quartal 2003 bezahlt wurden. Der Kaufpreis kann noch nachträglichen Anpassungen unterliegen, die in einer Vereinbarung zwischen DaimlerChrysler und MMC festgelegt wurden. Aufgrund von günstigen Euro/Yen-Wechselkursveränderungen seit der Bekanntgabe des Erwerbs, wird mit einem Kaufpreis in Höhe von rund € 50 Mio. unter der ursprünglich eingeplanten Investitionssumme von € 760 Mio. gerechnet. Aus dem Erwerb resultierte ein vorläufig ermittelter Geschäftswert von € 30 Mio. (vgl. Anmerkung 5). DaimlerChrysler bilanziert seine Beteiligung an MFTBC entsprechend der Equity-Methode und wird diese, da die Abschlüsse nach US-GAAP von MFTBC nicht zeitgerecht vorliegen, mit einem dreimonatigen Verzug in den Konzernabschluss einbeziehen. Die anteiligen Ergebnisse der Beteiligung werden dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet. Ebenfalls am 14. März 2003, haben zehn Gesellschaften der Mitsubishi Gruppe, darunter die Mitsubishi Corporation, die Mitsubishi Heavy Industries und die Bank of Tokyo Mitsubishi gemäß einer gesonderten Vereinbarung einen Minderheitsanteil von insgesamt 15% an MFTBC zu einem Kaufpreis von rund € 245 Mio. in bar von MMC erworben. Die Höhe dieses Kaufpreises kann ebenfalls nachträglichen Anpassungen unterliegen. Die Auswirkung auf das Konzernergebnis wird voraussichtlich unwesentlich sein. Nach Abschluss dieser Transaktionen behält MMC einen Minderheitsanteil von 42% an MFTBC.

4. Anpassungen aus Erstanwendungen

Geschäftswerte und andere immaterielle Vermögensgegenstände. Zum 1. Januar 2002 hat DaimlerChrysler die Vorschriften des SFAS 142 erstmalig angewandt. Die außerordentlichen Aufwendungen aus der Erstanwendung, in Höhe von € 159 Mio. (€ 0,16 je Aktie) wurden nach dem Abschluss der erforderlichen Bewertungen im Dezember 2002 berücksichtigt. Da diese außerordentlichen Aufwendungen den Geschäftswerten zum 1. Januar 2002 zuzuordnen sind, wurden die Aufwendungen rückwirkend dem ersten Quartal des Jahres 2002 zugeordnet.

5. Geschäftswerte

Von den Zugängen bei den Geschäftswerten im ersten Quartal 2003 entfielen € 43 Mio. auf Erwerbe europäischer Händlerbetriebe, Zugänge von € 3 Mio. betrafen weitere Erwerbe geringeren Umfangs. Die restlichen Buchwertveränderungen bei den Geschäftswerten beruhten vorwiegend auf Wechselkursveränderungen.

Die Geschäftswerte zum 31. März 2003 betreffen die Segmente Mercedes Car Group (€ 137 Mio.), Chrysler Group (€ 1.120 Mio.), Nutzfahrzeuge (€ 697 Mio.), Dienstleistungen (€ 59 Mio.) und Übrige Aktivitäten (€ 44 Mio.).

Im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Beteiligungen nach der Equity-Methode waren bei DaimlerChrysler zum 31. März 2003 Geschäftswerte in Höhe von € 845 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. In diesen Firmenwerten ist gegenwärtig ein Betrag von € 30 Mio. im Zusammenhang mit dem Erwerb von 43% der Anteile an MFTBC enthalten (vgl. auch Anmerkung 3). Zum 31. März 2003 war die Ermittlung der Zeitwerte für bestimmte immaterielle Vermögensgegenstände der MFTBC noch nicht abgeschlossen, so dass die gegenwärtige Aufteilung des Kaufpreises nur als vorläufig zu betrachten ist. Der als »investor level goodwill« ausgewiesene Firmenwert von € 30 Mio. stellt derzeit in voller Höhe den Anteil dar, um den der Kaufpreis das erworbene Nettovermögen der MFTBC übersteigt. Im Rahmen von möglichen Anpassungen der Zeitwerte von bestimmten immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen sowie darauf entfallender Steuerlatenzen, die sich bis zum Abschluss des Bewertungsvorganges ergeben können, kann dieser Betrag noch Anpassungen unterliegen. DaimlerChrysler geht jedoch davon aus, dass mögliche Zeitwertanpassungen keinen wesentlichen Einfluss auf das operative Ergebnis des Konzerns haben werden.

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

6. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die Sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten:

Angaben in Mio. €	31. März 2003	31. Dez. 2002
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.042	1.036
Kumulierte Abschreibungen	(650)	(634)
Buchwert	392	402
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.406	2.453
	2.798	2.855

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden »Sonstigen immateriellen Anlagewerte« betreffen vorwiegend Software. In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 waren Zugänge in Höhe von € 34 Mio. zu verzeichnen, die überwiegend aus Software bestanden. Die gesamten Abschreibungen betragen in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2003 € 35 (2002: € 43) Mio.

Bezogen auf die Buchwerte der Sonstigen immateriellen Anlagewerte zum 31. März 2003 beträgt der geschätzte Abschreibungsaufwand im restlichen Jahr 2003 € 103 Mio., im Jahr 2004 € 101 Mio., im Jahr 2005 € 64 Mio., im Jahr 2006 € 32 Mio., im Jahr 2007 € 21 Mio. und im Jahr 2008 € 14 Mio.

Die Sonstigen immateriellen Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, stehen insbesondere im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen.

7. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	31. März 2003	31. Dez. 2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.885	1.900
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.135	2.693
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	12.701	11.567
Geleistete Anzahlungen	73	63
	17.794	16.223
Erhaltene Anzahlungen	(599)	(581)
	17.195	15.642

8. Zahlungsmittel

Zum 31. März 2003 beinhalten die Zahlungsmittel Guthaben mit einer Fristigkeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von € 50 Mio. (31. Dezember 2002: € 30 Mio.)

9. Eigenkapital

In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,8 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien erworben.

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 sowie das Grundkapital bis zu € 26 Mio. für die Ausgabe von Belegschaftsaktien zu erhöhen. Die genannten Kapitalien bedürfen zu ihrer Wirksamkeit noch der Eintragung in das Handelsregister. DaimlerChrysler wurde zudem ermächtigt, bis zum 9. Oktober 2004 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien bis zu einem Anteil am gezeichneten Kapital von höchstens € 263 Mio. – das sind ca. 10% des derzeitigen gezeichneten Kapitals – zu erwerben.

10. Aktienorientierte Vergütung

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.

In den Berichtsperioden hat DaimlerChrysler bei der Bilanzierung aktienorientierter Vergütung APB 25 sowie zugehörige Interpretationen verwendet. Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie für die jeweilige Periode dar, die sich bei Anwendung von SFAS 123 auf alle ausstehenden und noch nicht ausübenden Optionsrechte ergeben hätten.

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

	2003	31. März 2002
Konzernergebnis (in Mio. €):		
Konzernergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	588	2.662
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei Anwendung von APB 25	10	2
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerte basierenden Bilanzierungsmethode (SFAS 123)	(42)	(23)
Pro-forma Konzernergebnis	556	2.641
Ergebnis je Aktie (in €):		
Ergebnis je Aktie vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,58	2,65
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,55	2,63
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142	0,58	2,63
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,55	2,61

Zum 31. März 2003 sind 53,1 Mio. Optionsrechte ausstehend, von denen 7,5 Mio. ausgeübt werden können.

12. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2003 und 2002 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Dienst- leistungen	Übrige Aktivitäten	Eliminie- rungen	Daimler- Chrysler- Konzern
31. März 2003							
Außenumsätze	11.726	12.679	5.708	3.115	469	-	33.697
konzerninterne Umsätze	698	-	396	493	68	(1.655)	-
Umsätze Gesamt	12.424	12.679	6.104	3.608	537	(1.655)	33.697
Operating Profit	688	152	14	419	105	25	1.403
31. März 2002							
Außenumsätze	11.285	15.756	5.789	3.480	597	-	36.907
konzerninterne Umsätze	646	194	332	450	69	(1.691)	-
Umsätze Gesamt	11.931	15.950	6.121	3.930	666	(1.691)	36.907
Operating Profit (Loss)	653	(187)	(85)	2.555	158	(14)	3.080

11. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	31. März 2003	31. Dez. 2002
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	16.015	15.909
Steuern	3.573	3.621
Sonstige Risiken	23.744	24.182
	43.332	43.712

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von vertraglich vereinbarten Produktgarantien, die üblicherweise die Funktionsfähigkeit eines Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Darüber hinaus sind in der Rückstellung für Produktgarantien auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen enthalten. Die Veränderung der Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	
Stand zum 1. Januar 2003	9.014
Wechselkursveränderungen	(161)
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(1.224)
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im Jahr 2003 gewährt wurden	1.492
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(118)
Stand zum 31. März 2003	9.003

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen eine Neuregelung bezüglich der Aufteilung von Restwert Risiken für bestimmte Leasingfahrzeuge getroffen. Diese Regelung sieht vor, dass Risiken, die bereits vor dem Jahr 2001 aufwandswirksam durch die Chrysler Group berücksichtigt wurden, durch das Segment Dienstleistungen übernommen werden. Der nicht zahlungswirksame Effekt dieser Risikoverlagerung führte im ersten Quartal des Jahres 2003 in dem Segment Chrysler Group zu zusätzlichen Umsätzen und zu einer Erhöhung des Operating Profit in Höhe von €70 Mio. sowie im Segment Dienstleistungen zu zusätzlichen Umsatzkosten und zu einem geringeren Operating Profit in Höhe von €70 Mio.

Die Überleitung zum Operating Profit ergibt sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2003	31. März 2002
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.104	442
Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	210	(83)
Operatives Beteiligungsergebnis	78	208
Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	–	2.484
Übriges nicht operatives Ergebnis	11	29
Operating Profit	1.403	3.080

13. 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 vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 wie folgt (Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie):

	2003	31. März 2002
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 – »basic earnings per share«	588	2.662
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	1	6
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 – »diluted earnings per share«	589	2.668
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.012,7	1.003,2
Verwässerungseffekt durch die Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	1,1	10,7
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.013,8	1.013,9
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142:		
Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«)	0,58	2,65
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«)	0,58	2,63

Für die dargestellten Berichtszeiträume wurden die im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 in den Jahren 2000, 2001 und 2002 gewährten Stock-Options nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Ausübungspreis der Optionen über dem durchschnittlichen Börsenkurs der Aktie in den dargestellten Berichtszeiträumen lag.

14. Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche

In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 wurden vierzig sogenannte Sammelklagen wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht gegen DaimlerChrysler, gegen sechs weitere Kraftfahrzeughersteller, die alle Tochtergesellschaften in den Vereinigten Staaten und Kanada haben, gegen die National Automobile Dealers Association und gegen die Canadian Automobile Dealers Association erhoben. 16 Klagen wurden in verschiedenen Staaten bei Federal Courts (Bundesgerichten) und 24 Klagen wurden bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) eingereicht. Die Kläger behaupten, dass die Beklagten Absprachen getroffen hätten, wonach US-Verbraucher daran gehindert wurden, Kraftfahrzeuge von Händlern in Kanada zu kaufen. Es wird behauptet, dass hierdurch

DaimlerChrysler AG**Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)**

die Preise von Neuwagen in den USA auf einem künstlich hohen Niveau gehalten wurden. Die Klageanträge 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.

15. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Verpflichtungen als Bürge aus der Begebung von Bürgschaften (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	31. März 2003	31. Dez. 2002	31. März 2003	31. Dez. 2002
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	2.117	2.119	364	370
Rückkaufverpflichtungen	2.352	2.663	664	724
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	755	581	372	370
Sonstige	777	830	215	246
	6.001	6.193	1.615	1.710

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 31. März 2003 beliefen sich diese Garantien auf € 51,3 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.

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 6%-Anteil, den die Freie und Hansestadt Hamburg an der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft (»DCLRH«) hält, an DaimlerChrysler zu übertragen. Im Gegenzug erhält die Freie und Hansestadt Hamburg bei Ausübung der Option durch eine der Parteien einen Betrag von mindestens € 450 Mio., der in Anteilen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«), in bar oder in Kombination von beidem geleistet werden kann. DaimlerChrysler hält die Mehrheit der Anteile an DCLRH. Die Vereinbarung steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg.

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.

Investor Relations

contact

Stuttgart

Telefon 0711 17 92261, 17 95277 oder 17 95256

Telefax 0711 17 94075 oder 17 94109

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante
Informationen über unser Unternehmen finden
Sie im Internet unter www.daimlerchrysler.com

Finanzkalender 2003

Zwischenbericht Q2 2003

24. Juli 2003

Zwischenbericht Q3 2003

21. Oktober 2003

Konzeption und Inhalt:

DaimlerChrysler AG,
Investor Relations

DaimlerChrysler AG
Stuttgart, Deutschland
Auburn Hills, USA
www.daimlerchrysler.com

DaimlerChrysler AG
Stuttgart, Deutschland
Auburn Hills, USA
www.daimlerchrysler.com