

DAIMLERCHRYSLER



Q1 2004

Zwischenbericht

Inhalt

3 Überblick

5 Mercedes Car Group

8 Dienstleistungen

6 Chrysler Group

9 Übrige Aktivitäten

7 Nutzfahrzeuge

11 Analyse der
finanzwirtschaftlichen Situation

14 Quartalsabschluss

27 Finanzkalender

18 Konzernanhang

DaimlerChrysler-Konzern

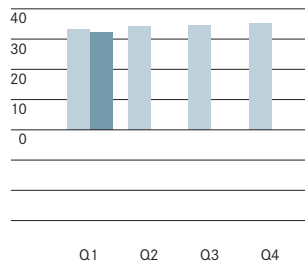
In Millionen	Q1 04	Q1 04	Q1 03	Veränd. in %
	US \$ ¹	€	€	
Umsatz	39.766	32.351	33.252	-3 ²
Europäische Union	13.428	10.924	11.195	-2
Deutschland	6.479	5.271	5.322	-1
USA	19.420	15.799	16.487	-4
Übrige Märkte	6.918	5.628	5.570	+1
Beschäftigte (31.03.)		362.907	367.962	-1
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.550	1.261	1.392	-9
Sachinvestitionen	1.682	1.368	1.630	-16
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.780	3.889	3.596	+8
Operating Profit	1.894	1.541	1.403	+10
Konzernergebnis	483	393	588	-33
je Aktie (in US \$/€)	0,48	0,39	0,58	-33

1 Umrechnung: € 1 = US \$ 1,2292 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 31.03. 2004).

2 Bereinigt um Wechselkursveränderungen Anstieg um 7%.

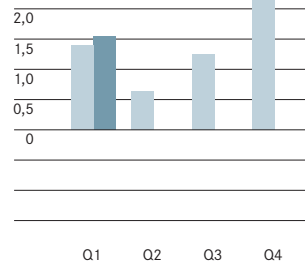
Umsatz

in Milliarden €



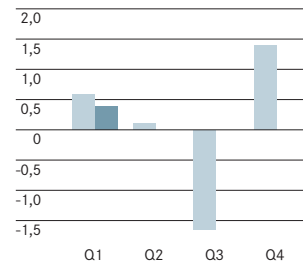
Operating Profit

in Milliarden €



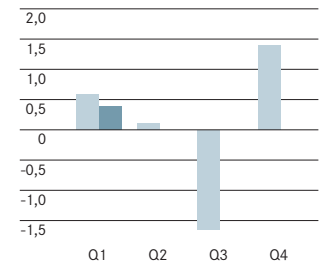
Konzernergebnis

in Milliarden €



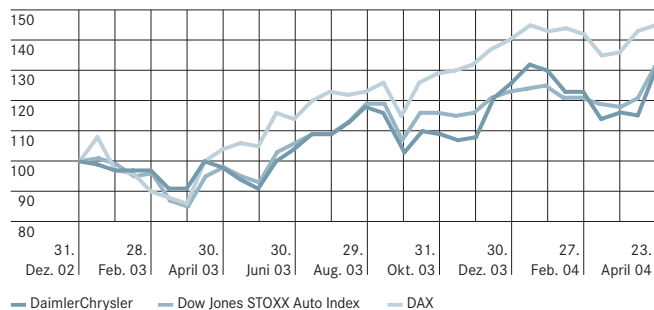
Ergebnis je Aktie

in €



■ 2003 ■ 2004

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Überblick

- » Konzern-Operating Profit mit € 1,5 Mrd. über Vorjahreshöhe
- » Operating Profit der Mercedes Car Group erwartungsgemäß unter hohem Vorjahresniveau
- » Chrysler Group mit deutlicher Ergebnisverbesserung
- » Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge mit Absatz-, Umsatz- und Ergebnisanstieg
- » Dienstleistungen trotz Belastungen aus Toll Collect mit gutem Ergebnis
- » Keine Teilnahme an Kapitalerhöhung bei Mitsubishi Motors

Verhaltene Entwicklung von Weltwirtschaft und Automobilnachfrage

- » Im ersten Quartal 2004 haben sich trotz eines relativ hohen Ölpreises die Voraussetzungen für eine Fortsetzung des weltwirtschaftlichen Aufschwungs verbessert. Insbesondere in Nordamerika und Asien sind kräftige Wachstumsimpulse erkennbar. Dagegen blieb die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in der Eurozone bislang eher verhalten.
- » Die internationalen Automobilmärkte haben sich insgesamt verhalten positiv entwickelt. In den USA stieg das Marktvolumen bei Pkw bei anhaltend hohen Kaufanreizen leicht an. Auch in Westeuropa lag der Pkw-Absatz leicht über dem Vorjahresniveau. Bei den Nutzfahrzeugen waren in einzelnen Märkten Erholungstendenzen erkennbar. Eine unverändert hohe Dynamik war in den Schwellenländern Asiens festzustellen.

Operating Profit auf € 1,5 Mrd. gesteigert

- » DaimlerChrysler hat im ersten Quartal einen Operating Profit von € 1,5 (i. V. € 1,4) Mrd. erzielt. Trotz der Belastungen aus der Beteiligung an Toll Collect in Höhe von € 279 Mio. stieg das Ergebnis um 10%.
- » Die Mercedes Car Group erreichte einen Operating Profit von € 639 (i. V. € 688) Mio. Maßgeblich für diese Entwicklung waren ein modellzyklusbedingt niedrigerer Absatz sowie die Aufwendungen für die zweite Produktoffensive.
- » Die Chrysler Group hat im ersten Quartal den Operating Profit von € 152 auf € 298 Mio. deutlich verbessert. Dies ist vor allem auf den höheren Absatz, einen verbesserten Modell-Mix und weitere deutliche Kostensenkungen zurückzuführen. Belastend wirkten dagegen die im Vergleich zum ersten Quartal 2003 höheren Kaufanreize in den USA.
- » Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge setzte sich die positive Entwicklung des Jahres 2003 fort. Der höhere Absatz sowie eine weitere erfolgreiche Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen führten zu einem kräftigen Anstieg des Operating Profit von € 47 auf € 268 Mio.

» Das Geschäftsfeld Dienstleistungen erzielte im ersten Quartal einen Operating Profit von € 221 (i. V. € 419) Mio. Der Rückgang ist ausschließlich auf die Ergebnisbelastung von Toll Collect in Höhe von € 279 Mio. zurückzuführen.

» Im Segment Übrige Aktivitäten stieg der Operating Profit von € 72 auf € 134 Mio. Dieses Segment umfasst neben unseren Beteiligungen an Mitsubishi Motors (MMC) und EADS seit dem 1. Januar 2004 auch den Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway, der bisher dem Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge zugeordnet war. Einem Ergebnisrückgang bei MMC und dem Wegfall des Operating Profit des im Jahr 2003 veräußerten Geschäftsbereichs MTU Aero Engines stand ein höherer Ergebnisbeitrag der EADS gegenüber.

» Das Konzernergebnis betrug im ersten Quartal € 393 (i. V. € 588) Mio. Das Ergebnis je Aktie lag bei € 0,39 (i. V. € 0,58).

Absatz im ersten Quartal um 3% gestiegen

- » DaimlerChrysler hat im ersten Quartal trotz der insgesamt weiterhin schwierigen Marktbedingungen weltweit 1,1 Mio. Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 3% übertroffen.
- » Die Mercedes Car Group hat 266.000 (i. V. 291.200) Fahrzeuge abgesetzt. Die Chrysler Group lieferte mit 684.800 Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 6% mehr Fahrzeuge an die Händler aus als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge steigerte seinen Absatz um 18% auf 125.800 Lkw, Transporter und Busse.
- » DaimlerChrysler erzielte im ersten Quartal einen Umsatz von € 32,4 (i. V. € 33,3) Mrd. Maßgebend für den Rückgang war die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 7%.

Weltweit 362.900 Beschäftigte

- » Zum Ende des ersten Quartals 2004 beschäftigte Daimler-Chrysler weltweit 362.907 (i. V. 367.962) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- » Der Rückgang gegenüber dem ersten Quartal 2003 ist vor allem auf die Veräußerung des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines mit rund 8.400 Beschäftigten zurückzuführen. Im gemeinsamen Vertrieb der Mercedes Car Group und der Nutzfahrzeuge stieg die Beschäftigtenzahl um 5% auf 45.600 Personen. Auch bei den Dienstleistungen nahm die Belegschaft um 5% zu. Bei der Chrysler Group ging die Zahl der Beschäftigten um 3% auf 91.100 zurück.

Entscheidung zu Mitsubishi Motors

- » Am 22. April 2004 haben Vorstand und Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung beschlossen, an der von Mitsubishi Motors Corporation (MMC) geplanten Kapitalerhöhung nicht teilzunehmen und damit die weitere finanzielle Unterstützung für MMC einzustellen. DaimlerChrysler wird jedoch Anteilseigner bei MMC bleiben.
- » Die mit MMC vereinbarten Allianzprojekte werden in Abstimmung mit allen Partnern vertragsgemäß fortgeführt.

Ausblick

- » Wir erwarten im Jahresverlauf eine Verbesserung der weltwirtschaftlichen Entwicklung. Dabei gehen wir davon aus, dass der positive Trend allmählich auch die Volkswirtschaften der Eurozone erfassen wird.
- » Von den sich verbessernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollte im weiteren Jahresverlauf auch die internationale Automobilnachfrage profitieren. Für die USA, Westeuropa und Japan ist mit geringen Absatzzuwächsen bei Pkw zu rechnen. Für den nordamerikanischen Lkw-Markt sehen wir Anzeichen einer weiteren Erholung, und auch für die europäischen Lkw-Märkte rechnen wir mit einer leichten Steigerung gegenüber dem Vorjahr.
- » Für das Gesamtjahr erwartet die Mercedes Car Group, bei Absatz, Umsatz und Ergebnis an das hohe Niveau des Vorjahres anknüpfen zu können. Dabei gehen wir davon aus, dass im Jahresverlauf durch die Modellwechsel bei SLK und A-Klasse, die Modellpflege bei der C-Klasse sowie die Markteinführung des smart forfour und des CLS der Absatzzrückgang des ersten Quartals ausgeglichen werden kann.
- » Die Chrysler Group rechnet auch für das Jahr 2004 mit einem unverändert wettbewerbsintensiven Marktumfeld, das durch hohe Kaufanreize in den USA gekennzeichnet bleibt. Trotz der Aufwendungen für die Einführung der neun neuen Produkte sollte die Chrysler Group durch die erreichten Effizienzverbesserungen das Gesamtjahr mit einem deutlich positiven Ergebnis abschließen können.

- » Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge wird im Jahr 2004 von der kontinuierlichen Verbesserung seiner internen Abläufe, den Skaleneffekten sowie dem attraktiven Produktprogramm profitieren. Für das Gesamtjahr rechnen wir mit einer weiteren Verbesserung des Operating Profit.
- » Das Geschäftsfeld Dienstleistungen erwartet für das Jahr 2004 eine Fortsetzung des stabilen Geschäftsverlaufs. Bei weiterhin günstigen Refinanzierungsbedingungen gehen wir davon aus, im Gesamtjahr wiederum ein gutes Ergebnis zu erzielen, das aufgrund der Belastungen aus Toll Collect aber möglicherweise unter dem Niveau des Vorjahres liegen könnte.
- » Für das Gesamtjahr rechnet die EADS mit einem stabilen Umsatz und einer Verbesserung der Profitabilität. Der Ergebnisbeitrag der EADS zum Operating Profit des Konzerns sollte daher voraussichtlich höher ausfallen als im Vorjahr. Die Ergebnisauswirkungen aus der Beteiligung an MMC können zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts (29. April) noch nicht vollständig eingeschätzt werden. Die Belastung wird jedoch deutlich geringer ausfallen als es bei einer Teilnahme an einer Kapitalerhöhung bei MMC der Fall gewesen wäre.
- » Auf Basis der oben genannten Einschätzungen geht Daimler-Chrysler davon aus, den Operating Profit im Gesamtjahr gegenüber dem Operating Profit des Jahres 2003 (ohne Restrukturierungsaufwendungen bei der Chrysler Group und ohne den Gewinn aus der Veräußerung von MTU Aero Engines) steigern zu können.

Mercedes Car Group

- » **Operating Profit im ersten Quartal erwartungsgemäß unter Vorjahresniveau; für Gesamtjahr Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres erwartet**
- » **Absatzrückgang aufgrund schwacher Märkte sowie anstehender Modellwechsel**
- » **Sehr positive Resonanz auf den neuen SLK, die neue Generation der C-Klasse sowie den smart forfour**

In Millionen	Q1 04	Q1 04	Q1 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Operating Profit	785	639	688	-7
Umsatz	14.350	11.674	12.424	-6
Absatz		265.988	291.156	-9
Produktion		307.112	324.146	-5
Beschäftigte (31.03.)		104.801	102.611	+2

Absatz	Q1 04	Q1 03	Veränd.
			in %
Gesamt	265.988	291.156	-9
Westeuropa	172.996	191.935	-10
davon Deutschland	80.927	86.036	-6
USA	51.503	53.447	-4
Japan	11.086	10.890	+2
Übrige Märkte	30.403	34.884	-13

Erstes Quartal geprägt von schwachen Märkten und Modellwechseln

- » Im Geschäftsfeld Mercedes Car Group lag der Absatz aufgrund der Nachfrageschwäche in wichtigen Märkten sowie der Modellpflege bei der C-Klasse und einem lebenszyklusbedingten Absatzrückgang bei der M-Klasse mit 266.000 Fahrzeugen erwartungsgemäß unter dem Vorjahresniveau (-9%). Wegen eines höherwertigen Model-Mix ging der Umsatz nur um 6% auf € 11,7 Mrd. zurück.
- » Der Operating Profit war aufgrund des niedrigeren Absatzes sowie der Aufwendungen für die Markteinführungen des SLK und des smart forfour und zur Vorbereitung der weiteren Fahrzeuge der zweiten Produktoffensive mit € 639 Mio. um 7% niedriger als im Vorjahr.

Positive Resonanz auf neue Mercedes-Benz Modelle

- » Im ersten Quartal 2004 konnten wir in einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld weltweit 246.000 (i. V. 266.900) Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz absetzen. Während der Absatz in Westeuropa um 9% auf 153.800 Fahrzeuge und in den USA um 4% auf 51.500 Fahrzeuge abnahm, konnte die Marke Mercedes-Benz in wichtigen asiatischen Märkten weiter zulegen. In Japan stieg der Absatz um 5% auf 10.800 Fahrzeuge. In China wuchs das Absatzvolumen um 24% auf 2.100 Einheiten.
- » Erfreulich war die Entwicklung insbesondere bei der CLK-Klasse, deren Absatz um 9% auf 20.200 Fahrzeuge stieg. Auch die E-Klasse konnte ihr hohes Vorjahresniveau nochmals leicht steigern (+3%). Trotz des anstehenden Modellwechsels lag der Absatz der A-Klasse mit 39.100 Fahrzeugen auf Vorjahreshöhe. Die C-Klasse blieb aufgrund der bevorstehenden Modellpflege erwartungsgemäß unter dem Niveau des Vorjahres. Die S-Klasse hat auch im siebten Produktionsjahr ihre führende Position behaupten können.

- » Im ersten Quartal haben wir die neue Generation der C-Klasse und den neuen Roadster SLK vorgestellt. Beide wurden von Kunden und Presse hervorragend aufgenommen.
- » Nach der äußerst positiven Resonanz auf die im September 2003 anlässlich der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt vorgestellte Studie des 4-türigen Coupé »Vision CLS« haben wir im März auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf nun den CLS in Serienreife vorgestellt. Die Auslieferung an die Kunden soll im Herbst 2004 beginnen.

smart im Zeichen der Markteinführung des forfour

- » Die Marke smart hat in einem insgesamt stark rückläufigen Marktsegment ihre Position weiter verbessert. Die Auslieferungen an Händler erreichten mit 20.000 Fahrzeugen nicht das Niveau des Vorjahres (-17%), was im Wesentlichen auf strukturelle Veränderungen in der Vertriebsorganisation zurückzuführen ist. Die Verkäufe an Kunden stiegen dagegen um 11% auf 24.500 Fahrzeuge.
- » Der Auftragseingang für die neue dritte Baureihe der Marke smart, den smart forfour, entwickelt sich erfreulich. Im April haben wir mit der Auslieferung an die Kunden begonnen.

Chrysler Group

- » **Operating Profit von € 152 auf € 298 Mio. verbessert**
- » **Auslieferungen an Händler und Verkäufe an Kunden gestiegen**
- » **Produktion von sechs neuen Modellen angelaufen**

In Millionen	Q1 04	Q1 04	Q1 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Operating Profit	366	298	152	+96
Umsatz	14.824	12.060	12.679	-5
Absatz		684.751	647.380	+6
Produktion		680.713	652.071	+4
Beschäftigte (31.03.)		91.056	94.056	-3

Absatz	Q1 04	Q1 03	Veränd.
	in %		
Gesamt	684.751	647.380	+6
NAFTA	639.315	611.221	+5
USA	582.583	530.723	+10
Übrige Märkte	45.436	36.159	+26

Ergebnisverbesserung im ersten Quartal

- » Die Chrysler Group hat in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres die Verkäufe an Kunden um 3% auf 631.600 Fahrzeuge gesteigert. Zuwächse waren in den USA beim Dodge Durango (+18%), beim Jeep® Grand Cherokee (+15%), beim Jeep® Liberty (+15%) und beim Jeep® Wrangler (+54%) zu verzeichnen. Ferner trugen dazu auch die im Jahr 2003 neu eingeführten Modelle Chrysler Pacifica und Chrysler Crossfire mit einem weltweiten Absatz von 22.800 bzw. 4.600 Fahrzeugen bei.
- » Die Auslieferungen an die Händler stiegen um 6% auf 684.800 Fahrzeuge. Zum Ende des ersten Quartals betrug der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA 585.100 (i. V. 535.800) Fahrzeuge; die Reichweite des Fahrzeugbestands lag bei 77 (i. V. 69) Tagen. Der Anstieg des Fahrzeugbestands ist auf die höhere Bevorratung im Zusammenhang mit der Markteinführung der neuen Modelle der Chrysler Group zurückzuführen.
- » Der Umsatz verringerte sich aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar um 5% auf € 12,1 Mrd. In US-Dollar gerechnet erhöhte sich der Umsatz hingegen um 11%.
- » Der Operating Profit stieg infolge des höheren Absatzes, eines verbesserten Modell-Mix und weiterer deutlicher Kostensenkungen von € 152 Mio. auf € 298 Mio. Ergebnisbelastungen ergaben sich aus den im Vergleich zum ersten Quartal 2003 höheren Kaufanreizen in den USA. Ferner ergaben sich vor allem aufgrund eines weiteren Personalabbaus im Zusammenhang mit geplanten Veräußerungen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von € 76 Mio.

Produktionsstart für sechs neue Modelle

- » Im ersten Quartal 2004 ist die Produktion der neuen Limousine Chrysler 300C und des Dodge Magnum Kombi im Werk Brampton in Ontario, Kanada, angelaufen. Diese Fahrzeuge zeichnen sich durch ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis, ihr Fahrverhalten und ihren Komfort aus. Sie werden mit verschiedenen Motorisierungen angeboten, unter anderem mit dem leistungsstarken Hemi-V-8-Motor. Die Markteinführung erfolgt in den Monaten April und Mai.
- » Im Werk Windsor in Ontario, in dem der Chrysler Pacifica gefertigt wird, haben wir nun auch die Produktion der neuen Chrysler und Dodge Minivans aufgenommen, die seit Ende März an Kunden ausgeliefert werden. Diese Minivans beinhalten 15 Neuerungen, zu denen auch eine höhere Sicherheitsausstattung sowie die »Stow 'n' Go-Seating«-Technik gehören. Diese Technik ermöglicht es, die zweite und dritte Sitzreihe mit nur wenigen Handgriffen vollkommen im Fahrzeugboden zu verstauen.
- » Mit dem Chrysler PT Cruiser Cabrio wurde der PT Cruiser um eine weitere Variante ergänzt. Ferner ist auch die Produktion des Dodge Ram Pickup Trucks SRT-10 angelaufen. Der Ram 1500 verfügt damit über den leistungsstarken Motor des Sportwagens Dodge Viper. Auch der Jeep® Wrangler Unlimited mit langem Radstand wurde im Markt eingeführt. Die bisherige Resonanz von Kunden und Medien auf diese neuen Fahrzeugmodelle ist sehr positiv.
- » Im Verlauf des Jahres 2004 werden wir mit dem neuen Dodge Dakota, dem neuen Jeep® Grand Cherokee und dem Chrysler Crossfire Roadster drei weitere neue Modelle in den Markt einführen.

Nutzfahrzeuge

- » **Deutliche Steigerung des Operating Profit von € 47 auf € 268 Mio.**
- » **Anzeichen für Erholung des nordamerikanischen Lkw-Markts**
- » **Erfreulich hoher Auftragseingang im Lkw-Geschäft**
- » **Erwerb weiterer 22% der Anteile an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation**

In Millionen	Q1 04	Q1 04	Q1 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Operating Profit	329	268	47	+470
Umsatz	8.127	6.612	5.774	+15
Absatz		125.790	107.037	+18
Produktion		138.036	116.639	+18
Beschäftigte (31.03.)		89.875	88.635	+1

Absatz	Q1 04	Q1 03	Veränd.
			in %
Gesamt	125.790	107.037	+18
Westeuropa	56.246	53.388	+5
davon Deutschland	19.729	17.812	+11
USA	33.576	24.404	+38
Lateinamerika	11.689	8.912	+31
Übrige Märkte	24.279	20.333	+19

Operating Profit kräftig gesteigert

- » Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge steigerte seinen Absatz im ersten Quartal 2004 deutlich um 18% auf 125.800 Fahrzeuge. Auch der Umsatz erhöhte sich kräftig auf € 6,6 (i. V. € 5,8) Mrd.
- » Der höhere Absatz sowie die weitere erfolgreiche Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen führten zu einem deutlichen Anstieg des Operating Profit von € 47 auf € 268 Mio.

Erfreuliche Geschäftsentwicklung in allen Geschäftsbereichen

- » Die Absatzentwicklung im Lkw-Geschäft war im ersten Quartal 2004 sehr positiv.

Der Absatz des Geschäftsbereichs Lkw NAFTA (Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses) stieg um 38% auf 36.700 Fahrzeuge. Dies ist vor allem auf die derzeit deutlich stärkere Nachfrage nach schweren Lkw zurückzuführen. Auch bei den mittelschweren Lkw konnte der Geschäftsbereich leicht zulegen.

Der Geschäftsbereich Lkw Europa/Lateinamerika (Mercedes-Benz) steigerte seinen Absatz um 23% auf 26.800 Einheiten. Maßgeblichen Anteil daran hatte der im Jahr 2003 eingeführte Actros 2, dessen Absatz um 30% auf 10.900 Einheiten stieg. Aufgrund der wirtschaftlichen Erholung in der Türkei und der Stabilisierung in Argentinien legte der Absatz in diesen Ländern wieder zu.

- » Der Geschäftsbereich Mercedes-Benz Transporter konnte seinen Absatz auf 54.800 (i. V. 52.400) Einheiten erhöhen. Die im Herbst 2003 eingeführten Viano und Vito konnten leichte Zugewinne beim Marktanteil in Westeuropa verbuchen.

- » Der Absatz des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Omnibusse lag mit 6.700 Einheiten um 24% über dem Vorjahr. Zu diesem Anstieg trugen vor allem der höhere Absatz in Südamerika sowie in Westeuropa bei.
- » Die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), die im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge entsprechend unserem bisherigen Anteil von 43% at equity einbezogen wurde, hat ihren Absatz in den Monaten Januar bis März 2004 um 21% auf 56.200 Lkw und Busse gesteigert.

Fortschritte bei der Erschließung der asiatischen Märkte

- » Im Januar 2004 haben wir mit unseren Partnern der Mitsubishi Group beschlossen, unseren Anteil an MFTBC um weitere 22% zu erhöhen. Nach der im März erfolgten Genehmigung durch die Kartellbehörden hält DaimlerChrysler nun 65% der Anteile an MFTBC und hat das Unternehmen seit dem 31. März voll konsolidiert.
- » In China arbeiten wir mit Fujian Motor Industry Group intensiv am Aufbau des Transporter-Joint Ventures, nachdem wir im Dezember 2003 die Genehmigung erhalten haben.

Dienstleistungen

- » **Operating Profit aufgrund von Belastungen durch Toll Collect unter Vorjahr**
- » **Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft nochmals gesteigert**
- » **Weiterhin positiver Geschäftsverlauf in Nordamerika**
- » **DaimlerChrysler Bank weiter gewachsen**

In Millionen	Q1 04	Q1 04	Q1 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Operating Profit	272	221	419	-47
Umsatz	4.145	3.372	3.608	-7
Vertragsvolumen	124.469	101.260	105.662	-4
Neugeschäft	13.076	10.638	11.050	-4
Beschäftigte (31.03.)		11.200	10.703	+5

Finanzdienstleistungsgeschäft weiterhin sehr profitabel

- » Das Geschäftsfeld Dienstleistungen erzielte im ersten Quartal einen Operating Profit von € 221 (i. V. € 419) Mio. Darin enthalten ist eine Ergebnisbelastung von € 279 Mio. im Wesentlichen aufgrund der neuen vertraglichen Vereinbarung zwischen Toll Collect und der Bundesrepublik Deutschland vom 29. Februar 2004 und der damit notwendig gewordenen Neueinschätzung der erwarteten Aufwendungen. Im Finanzdienstleistungsgeschäft übertraf der Operating Profit infolge anhaltend guter Margen und günstiger Refinanzierungskonditionen das hohe Niveau des Vorjahres.
- » Das Neugeschäft lag aufgrund der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar mit € 10,6 Mrd. um 4% unter dem Vorjahr. Wechselkursbereinigt stieg das Neugeschäft um 6%. Im ersten Quartal 2004 haben wir Neuverträge für 453.000 Fahrzeuge abgeschlossen.
- » Das Vertragsvolumen nahm aufgrund von Wechselkurseffekten von € 105,7 auf € 101,3 Mrd. ab; wechselkursbereinigt stieg das Portfolio hingegen um 3%. Positiv war die Entwicklung vor allem in Deutschland und in der Region Asien, wo wir unser Vertragsvolumen jeweils um 10% steigern konnten.
- » Mit einem gestiegenen Leasing- und Finanzierungsanteil von über einem Drittel am Absatz der Konzernmarken leistete DaimlerChrysler Services einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung des Absatzes der Fahrzeugmarken des Konzerns.

Erfreuliche Geschäftsentwicklung in Nordamerika

- » In Nordamerika setzte sich der sehr positive Geschäftsverlauf des Jahres 2003 auch im ersten Quartal fort. Dies ist vor allem auf die weiter verstärkte Zusammenarbeit mit den Fahrzeugmarken, den verbesserten Markenauftritt sowie die Sonderfinanzierungsprogramme zurückzuführen. Wir haben damit unsere Position als Finanzierungspartner von Kunden und Händlern weiter verbessert.

DaimlerChrysler Bank setzt Erfolgskurs fort

- » Die DaimlerChrysler Bank hat sich im ersten Quartal in ihrem Kerngeschäft Leasing und Finanzierung sowie im Einlagengeschäft erfolgreich weiterentwickelt. Das Neugeschäft bei Leasing und Finanzierung stieg um 15% auf € 1,8 Mrd. Im Einlagengeschäft führte die DaimlerChrysler Bank weitere attraktive Anlageprodukte wie das »Rendite-Duo«, eine Kombination aus Tagesgeld und Fondsanlage, ein. Innerhalb eines Jahres stieg die Kundenzahl der DaimlerChrysler Bank um über 25% auf 870.000 Kunden.

Mauteinführung mit neuem Zeitplan

- » Das Toll-Collect-Konsortium, an dem DaimlerChrysler Services mit 45% beteiligt ist, hat mit der Bundesregierung einen neuen Zeitplan für die Einführung der Lkw-Maut in Deutschland vereinbart. Danach soll die Mauterhebung am 1. Januar 2005 beginnen. Ab dem 1. Januar 2006 soll dann der Systemstart mit erweiterten Funktionen erfolgen.

Übrige Aktivitäten

Übrige Aktivitäten				
	Q1 04	Q1 04	Q1 03	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	165	134	72	+86

Im Segment Übrige Aktivitäten sind unsere Beteiligungen an der EADS und der Mitsubishi Motors Corporation sowie seit dem 1. Januar 2004 auch der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway enthalten, der bisher Teil des Segments Nutzfahrzeuge war. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Mit dieser Umgliederung tragen wir dem Umstand Rechnung, dass die Off-Highway-Aktivitäten eher dem Geschäftsmodell des Anlagen-geschäfts als der Großserienproduktion im On-Highway-Bereich entsprechen. Den Geschäftsbereich MTU Aero Engines haben wir zum 31. Dezember 2003 an den Finanzinvestor Kohlberg, Kravis and Roberts & Co. Ltd. veräußert. Das Segment Übrige Aktivitäten enthält auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilien-aktivitäten 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 des ersten Quartals 2004 von DaimlerChrysler sind daher die Ergebnisbeiträge von EADS und Mitsubishi Motors aus den Monaten Oktober bis Dezember 2003 enthalten.

DaimlerChrysler Off-Highway				
	Q1 04	Q1 04	Q1 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Umsatz	377	307	330	-7
Auftragseingang	629	510	518	-2
Beschäftigte (31.03.)		6.989	7.111	-2

Weiterhin Nachfrageschwäche bei Dieselmotoren

- » Im ersten Quartal 2004 hat sich der Markt für Dieselmotoren im Off-Highway-Bereich nur leicht erholt. Darüber hinaus resultieren auch aus der anhaltenden Schwäche des US-Dollar gegenüber dem Euro erschwerte Marktbedingungen für die europäischen Motorenproduzenten.
- » Der Umsatz des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Off-Highway lag im ersten Quartal 2004 mit € 307 Mio. um 7% unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang ist auf geringere Auslieferungen von Schiffsmotoren und Ersatzteilen zurückzuführen, der nur teilweise durch Zuwächse im Bereich dezentrale Energietechnik (Motoren für Stromgeneratoren) kompensiert werden konnte.
- » Der Auftragseingang erreichte mit € 510 Mio. nahezu das Vorjahresniveau. Positiv entwickelten sich die Bestellungen insbesondere im Bereich dezentrale Energietechnik. Rückläufig war der Auftragseingang bei Schiffsmotoren und Motoren für Militärfahrzeuge.

EADS

- » Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) veröffentlicht ihre Zahlen zum ersten Quartal 2004 am 12. Mai 2004.
- » Im Jahr 2003 hat die EADS, das zweitgrößte Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen der Welt, mit einem nach International Financial Reporting Standards (IFRS) ermittelten EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern, vor Goodwill-Abschreibungen und außerordentlichen Posten) in Höhe von € 1,54 Mrd. ihr Ergebnisziel deutlich übertroffen.
- » Im Jahr 2003 hat Airbus 305 Verkehrsflugzeuge – und damit erstmals mehr als der Hauptwettbewerber – ausgeliefert. In den ersten drei Monaten des Jahres 2004 wurden 67 (i. V. 65) Flugzeuge an die Kunden übergeben.
- » Das Programm zur Entwicklung und zum Bau des Airbus A380, des weltgrößten Passagierflugzeugs, liegt im Zeitplan. Im März 2004 wurde im Airbus-Werk Hamburg die Rumpfsektion für den ersten Airbus A380 fertig gestellt. Der A380 soll seinen ersten Testflug im Jahr 2005 unternehmen und ab dem Jahr 2006 an Kunden ausgeliefert werden. Für den A380 liegen bereits 129 feste Aufträge und 48 Optionen vor.
- » Im Geschäftsbereich Raumfahrt soll im laufenden Jahr der Turnaround erreicht werden.

Mitsubishi Motors Corporation

- » In dem am 31. März 2004 abgeschlossenen Geschäftsjahr hat Mitsubishi Motors (MMC) 1.526.900 Fahrzeuge abgesetzt (-3%). Der Rückgang ist ausschließlich eine Folge des Nordamerikageschäfts, wo sich der Absatz aufgrund einer restriktiveren Kreditvergabe im Finanzdienstleistungsgeschäft um 20% verringerte. In allen anderen Regionen lag der Absatz über dem Niveau des Vorjahres.
- » In den Monaten Januar bis März 2004 ging der Absatz bei MMC um 2% auf 393.400 Fahrzeuge zurück. Rückgänge in Japan (-7%) und Nordamerika (-16%) konnten durch das Wachstum in Europa (+12%) sowie in Asien ohne Japan und in den anderen Märkten (+5%) nahezu ausgeglichen werden. Starke Absatzanstiege erzielte MMC insbesondere in Lateinamerika (+22%), in Nordasien (+37%) und in der Region Naher Osten & Afrika (+15%).
- » Am 22. April 2004 haben Vorstand und Aufsichtsrat von DaimlerChrysler in einer außerordentlichen Sitzung beschlossen, an der von MMC geplanten Kapitalerhöhung nicht teilzunehmen und damit die weitere finanzielle Unterstützung für MMC einzustellen. Die mit MMC vereinbarten Allianzprojekte werden in Abstimmung mit allen Partnern vertragsgemäß fortgeführt.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Operating Profit (Loss) nach Segmenten			
	Q1 04	Q1 04	Q1 03
In Millionen	US \$	€	€
Mercedes Car Group	785	639	688
Chrysler Group	366	298	152
Nutzfahrzeuge	329	268	47
Dienstleistungen	272	221	419
Übrige Aktivitäten	165	134	72
Eliminierungen	(23)	(19)	25
DaimlerChrysler-Konzern	1.894	1.541	1.403

Konzern-Operating Profit gesteigert

- » Im ersten Quartal dieses Jahres erzielte DaimlerChrysler einen Operating Profit von € 1.541 Mio., der um 10% über dem Ergebnis der Vorjahresperiode lag.
- » Das Industriegeschäft erwirtschaftete ein Ergebnis von € 1.023 Mio. und machte damit 28% der gesamten Ergebnisverbesserung des Konzerns aus. Während die Geschäftsfelder Chrysler Group und Nutzfahrzeuge ihre operativen Ergebnisse zusammen um € 367 Mio. deutlich steigern konnten, ergab sich bei der Mercedes Car Group erwartungsgemäß ein Rückgang im Operating Profit. Eine erhebliche Belastung im Industriegeschäft resultierte mit € 279 Mio. aus dem Engagement des Konzerns in der Entwicklung eines elektronischen Mauterhebungssystems (Toll Collect), das dem Geschäftsfeld Dienstleistungen zugeordnet ist.
- » Das Finanzdienstleistungsgeschäft (Financial Services), das den überwiegenden Teil des Geschäftsfelds Dienstleistungen ausmacht, trug aufgrund der weiterhin positiven Geschäftsentwicklung mit 72% zur Ergebnisverbesserung des Konzern-Operating Profit bei. Die im ersten Quartal 2003 getroffene Vereinbarung über die Neuregelung der Aufteilung von Restwert Risiken bestimmter Leasingfahrzeuge reduzierte den Operating Profit des Finanzdienstleistungsgeschäfts im Vorjahr mit € 70 Mio.; in gleicher Höhe erfolgte eine Entlastung im Industriegeschäft.
- » Mit Wirkung zum 01. Januar 2004 wurde der bislang dem Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge zugeordnete Geschäftsbereich »DaimlerChrysler Off-Highway« den Übrigen Aktivitäten zugeordnet. Die Vorjahreswerte für den Operating Profit wurden jeweils angepasst.

Operating Profit (Loss)			
	Q1 04	Q1 04	Q1 03
In Millionen	US \$	€	€
Industriegeschäft	1.257	1.023	985
Financial Services	637	518	418
DaimlerChrysler-Konzern	1.894	1.541	1.403

Rückgang des Operating Profit bei Mercedes Car Group

- » Der Operating Profit des Geschäftsfelds Mercedes Car Group lag im ersten Quartal mit € 639 Mio. um € 49 Mio. unter dem hohen Niveau des Vorjahres.
- » Im Geschäftsbereich Mercedes-Benz belasteten neben modellzyklusbedingten Absatzrückgängen, vor allem bei der C- und M-Klasse hauptsächlich in Deutschland und den USA, die Markteinführung des neuen SLK und die Vorbereitung auf den CLS sowie die neue A-Klasse das Ergebnis. Darüber hinaus war der Operating Profit im Vergleich zum Vorjahr durch Währungseinflüsse beeinträchtigt.
- » Das Ergebnis von smart war erwartungsgemäß negativ und beinhaltet die Anlaufkosten für den smart forfour sowie lebenszyklusbedingte Absatzrückgänge beim smart fortwo. Positive Effekte ergaben sich aus der vollen Verfügbarkeit der beiden smart roadster Modelle, die im Vorjahresquartal noch nicht in den Märkten verfügbar waren.

Ergebnisverbesserung bei der Chrysler Group

- » Die Chrysler Group erzielte im abgelaufenen Quartal einen Operating Profit von € 298 Mio. gegenüber € 152 Mio. im Vorjahresquartal. Diese Ergebnisverbesserung resultierte überwiegend aus einem verbesserten Modell-Mix, aus höheren Fahrzeugauslieferungen sowie aus nachhaltigen Kosteneinsparungen. Diesen positiven Effekten standen gestiegene Marketing-Aufwendungen gegenüber, die einerseits die Neupositionierung der Preisstrategie und andererseits den weiterhin intensiven Wettbewerb auf dem nordamerikanischen Markt widerspiegeln. Die Fahrzeugauslieferungen stiegen zum 31. März 2004 um 37.400 auf 684.800 Fahrzeuge, teilweise infolge der höheren Händlerbevorratung, die im Zusammenhang mit der Markteinführung neuer Modelle und der Antizipation höherer Fahrzeugumsätze im Frühjahr stand. Darüber hinaus

enthält der Operating Profit des ersten Quartals 2004 Aufwendungen in Höhe von € 76 Mio., die zum einen durch den Turnaround-Plan und zum anderen durch ein Anreizprogramm zur Frühpensionierung von Facharbeitern bedingt waren.

Operating Profit im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge deutlich gestiegen

» Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte den Operating Profit im ersten Quartal 2004 kräftig um € 221 Mio. auf € 268 Mio. steigern. Dazu trugen im Wesentlichen die Absatzsteigerung im Lkw-Geschäft sowie die Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen bei. Die im ersten Quartal des Vorjahres noch nicht erfolgte anteilige Einbeziehung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) leistete darüber hinaus einen erheblichen Beitrag zur Ergebnisverbesserung des Geschäftsfelds.

Belastung des Operating Profit von Dienstleistungen durch Toll Collect; Ergebnis aus dem operativen Kerngeschäft über Vorjahresniveau

- » Das Geschäftsfeld Dienstleistungen erzielte im ersten Quartal 2004 einen Operating Profit von € 221 (i. V. € 419) Mio.
- » Der Rückgang war ausschließlich durch Belastungen von € 279 Mio. aus dem Engagement bei Toll Collect begründet. Diese ergaben sich aus einer erforderlich gewordenen Neueinschätzung des Aufwands auf der Grundlage der neuen vertraglichen Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland vom 29. Februar 2004.
- » Aufgrund von anhaltend hohen Margen und weiterhin günstigen Refinanzierungsbedingungen lag das operative Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft erheblich über dem Vorjahresergebnis. Die Weiterentwicklung der Risikosteuerungsinstrumente sowie zurückgehende Restwertverluste bei Chrysler Fahrzeugen in dem wichtigen Markt Nordamerika wirkten sich zudem positiv auf die Entwicklung der Risikokosten aus.

Operating Profit bei den Übrigen Aktivitäten über Vorjahresniveau

» Der Operating Profit der Übrigen Aktivitäten betrug im ersten Quartal 2004 € 134 Mio. und lag damit um € 62 Mio. über dem Ergebnis des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Positiv wirkte der gestiegene Ergebnisbeitrag der EADS, der im Wesentlichen auf ein starkes operatives viertes Quartal 2003 – bedingt durch höhere Airbus Auslieferungen – zurückzuführen war. Gegenläufig belastete das anteilig negative Ergebnis von Mitsubishi Motors den Operating Profit der Übrigen Aktivitäten. Darüber hinaus war im Vorjahresquartal noch der Operating Profit der MTU Aero Engines enthalten, die mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 an den Finanzinvestor Kohlberg Kravis Roberts & Co. Ltd. veräußert wurde. Die Zuordnung des Geschäftsbereichs »DaimlerChrysler Off-Highway« vom Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge zu den Übrigen Aktivitäten hatte keinen wesentlichen Effekt auf die Ergebnisentwicklung, da die Vorjahreswerte entsprechend angepasst wurden.

Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis

	Q1 04	Q1 04	Q1 03
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	1.894	1.541	1.403
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(294)	(239)	(206)
Operatives Beteiligungsergebnis	17	14	(79)
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	(34)
Übriges nicht operatives Ergebnis	(46)	(38)	(11)
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.571	1.278	1.073

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 Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen, 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.
- » Das operative Beteiligungsergebnis beinhaltet die Ergebnisbeiträge unserer operativen Beteiligungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis auszuweisen sind. Diese werden dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im ersten Quartal 2004 ergab sich hieraus ein insgesamt negativer Beitrag zum Operating Profit von € 14 Mio. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal (positiver Ergebnisbeitrag von € 79 Mio.) war im Wesentlichen durch die anteilig negativen Ergebnisse der at equity bilanzierten Beteiligungen an Toll Collect und an Mitsubishi Motors bedingt. Der gegenüber dem Vorjahresquartal gestiegene positive Ergebnisbeitrag von EADS konnte diese Ergebnisbelastungen nur teilweise kompensieren.
- » Im »Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten« wird das operative Ergebnis des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines ausgewiesen, das in der Gewinn- und Verlustrechnung des ersten Quartals 2003 im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten ist.

Finanzergebnis und Konzernergebnis rückläufig

» Das Finanzergebnis belief sich im ersten Quartal des Jahres 2004 auf - € 389 (i. V. - € 112) Mio. Der Rückgang um € 277 Mio. war im Wesentlichen auf ein geringeres Beteiligungsergebnis (- € 316 Mio., i. V. - € 52 Mio.) zurückzuführen. Hier wirkten sich die anteilig negativen Ergebnisse von Toll Collect und Mitsubishi Motors aus, die nur teilweise durch einen gestiegenen Ergebnisbeitrag von EADS kompensiert wurden. Das Zinsergebnis (- € 107 Mio.) sowie das übrige Finanzergebnis (€ 34 Mio.) lagen zusammen auf dem Niveau des Vorjahresquartals.

- » Konzernergebnis und Ergebnis je Aktie betragen in den ersten drei Monaten des Jahres 2004 € 393 Mio. bzw. € 0,39 (i. V. Konzernergebnis € 588 Mio. bzw. Ergebnis je Aktie € 0,58). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich ausschließlich durch das rückläufige Finanzergebnis und höhere Steuer-aufwendungen.

Anstieg der Bilanzsumme durch erstmalige Einbeziehung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation

- » Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2003 um € 8,9 Mrd. auf € 187,2 Mrd. Der Anstieg war im Wesentlichen auf die zum 31. März 2004 erfolgte Vollkonsolidierung der MFTBC zurückzuführen. Zusätzlich erhöhten Wechselkurseffekte in Höhe von € 3,5 Mrd. die Bilanzsumme.
- » Die zum 31. März 2004 gestiegenen Sachanlagen resultierten überwiegend aus der erstmaligen Einbeziehung der Bilanz von MFTBC. Die Erweiterung des Konsolidierungskreises um MFTBC führte darüber hinaus neben dem unterjährigen Produktionsverlauf im Fahrzeuggeschäft zu einem Anstieg der Vorräte sowie der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Gegenläufig reduzierte die Bewertung derivativer Finanzinstrumente den Bilanzstand der Übrigen Forderungen. Die Veränderungen der Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen beruhten überwiegend auf veränderten Wechselkursen. Die Rückstellungen stiegen ebenfalls währungsbedingt sowie durch die Vollkonsolidierung von MFTBC. Die Veränderung der Anteile in Fremdbesitz war fast ausschließlich durch die erstmalige Einbeziehung der Bilanz von MFTBC bedingt, da 35% der Anteile von konzernexternen Gesellschaftern gehalten werden.
- » Das Konzerneigenkapital erhöhte sich zum 31. März 2004 von € 34,5 Mrd. auf € 35,2 Mrd. Ausschlaggebend für den Anstieg waren das positive Konzernergebnis, Wechselkurseffekte und in geringem Ausmaß die Bewertung von Available-for-sale Wertpapieren. Gegenläufig verminderte die Bewertung derivativer Finanzinstrumente das Eigenkapital.
- » Die Eigenkapitalquote betrug zum 31. März 2004 18,0% gegenüber 18,5% zum Jahresende 2003. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 24,6 (31. Dezember 2003: 26,1)%. Der Rückgang der Eigenkapitalquoten steht überwiegend im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von MFTBC.

Kapitalflussrechnung durch Veränderungen im Working Capital gekennzeichnet

- » Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit erreichte € 3,9 Mrd. gegenüber € 3,6 Mrd. im ersten Quartal 2003. Die Entwicklung war im Wesentlichen auf höhere Mittelfreisetzen im Working Capital des Industriegeschäfts zurückzuführen. Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit bei Financial Services war mit € 1,8 Mrd. gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.
- » Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit stieg um € 0,1 Mrd. auf € 3,2 Mrd. Neben einem höheren Mittelabfluss durch den Erwerb von Wertpapieren des Umlaufvermögens war der Anstieg im Wesentlichen durch niedrigere Erlöse aus dem Verkauf vermieteter Gegenstände begründet. Gegenläufig wirkten im Vergleich zum Vorjahr geringere Zahlungen aus dem weiteren Erwerb von Anteilen an der MFTBC. Unter Berücksichtigung der im Zusammenhang mit der erstmaligen Einbeziehung der Bilanz von MFTBC zugehenden Zahlungsmittel (€ 0,3 Mrd.) betrug der Mittelabfluss für die im Jahr 2004 erworbenen Anteile € 0,1 Mrd. Im ersten Quartal 2003 wurden für den Erwerb von 43% der Anteile an MFTBC Zahlungen in Höhe von € 0,7 Mrd. geleistet.
- » Aus dem Cash Flow der Finanzierungstätigkeit ergab sich durch die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten (netto) ein Mittelabfluss von - € 2,5 Mrd. Im Vorjahr war durch die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten (netto) ein Mittelzufluss von € 1,6 Mrd. zu verzeichnen.
- » Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2003 um € 1,7 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, wurde aufgrund einer geringeren Zielliquidität von € 14,3 Mrd. auf € 13,3 Mrd. zurückgeführt.

Ereignisse nach Ablauf des ersten Quartals 2004

- » Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG haben in einer außerordentlichen Sitzung am 22. April 2004 beschlossen, an der von Mitsubishi Motors Corporation (MMC) geplanten Kapitalerhöhung nicht teilzunehmen und damit die weitere finanzielle Unterstützung für MMC einzustellen. Diese Entscheidung hatte im ersten Quartal 2004 keinen Effekt auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Diese Unterlagen enthalten unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter 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, die Produkteinführung von Wettbewerbern, höhere Verkaufsanreize, sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten (einige von ihnen sind unter der Überschrift »Risikobericht« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler sowie unter der Überschrift »Risk Factors« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler im Formular 20-F beschrieben, das bei der U.S. 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.

DaimlerChrysler AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft)

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1 2004 (Anm. 1) \$	Q1 2004 €	Q1 2003 €	Q1 2004 €	Q1 2003 €	Q1 2004 €	Q1 2003 €
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)							
Umsatzerlöse	39.766	32.351	33.252	28.981	29.644	3.370	3.608
Umsatzkosten	(31.828)	(25.893)	(26.803)	(23.328)	(23.922)	(2.565)	(2.881)
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.938	6.458	6.449	5.653	5.722	805	727
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(5.015)	(4.080)	(4.193)	(3.799)	(3.894)	(281)	(299)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.550)	(1.261)	(1.392)	(1.261)	(1.392)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	219	178	209	169	197	9	12
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(21)	(17)	-	(17)	-	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.571	1.278	1.073	745	633	533	440
Finanzergebnis	(478)	(389)	(112)	(393)	(116)	4	4
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.093	889	961	352	517	537	444
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(600)	(488)	(390)	(293)	(191)	(195)	(199)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(10)	(8)	(3)	(7)	(1)	(1)	(2)
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	483	393	568	52	325	341	243
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	-	-	20	-	20	-	-
Konzernergebnis	483	393	588	52	345	341	243
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	0,48	0,39	0,56				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	0,02				
Konzernergebnis	0,48	0,39	0,58				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	0,48	0,39	0,56				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	0,02				
Konzernergebnis	0,48	0,39	0,58				

DaimlerChrysler AG

Konzernbilanz

(in Millionen)	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	31. März 2004 (ungeprüft)	31. März 2004 (ungeprüft)	31. Dez. 2003	31. März 2004 (ungeprüft)	31. Dez. 2003 (ungeprüft)	31. März 2004 (ungeprüft)	31. Dez. 2003 (ungeprüft)
	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Aktiva							
Geschäftswerte	2.431	1.978	1.816	1.917	1.757	61	59
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.840	3.124	2.819	3.040	2.731	84	88
Sachanlagen	44.316	36.053	32.917	35.899	32.761	154	156
Finanzanlagen	10.607	8.629	8.748	8.296	8.416	333	332
Vermietete Gegenstände	31.193	25.376	24.385	3.131	2.890	22.245	21.495
Anlagevermögen	92.387	75.160	70.685	52.283	48.555	22.877	22.130
Vorräte	21.971	17.874	14.948	16.518	13.560	1.356	1.388
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.502	7.730	6.081	7.517	5.851	213	230
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	67.229	54.693	52.638	-	-	54.693	52.638
Übrige Forderungen	17.367	14.130	15.848	9.697	11.129	4.433	4.719
Wertpapiere	4.670	3.799	3.268	3.339	2.801	460	467
Zahlungsmittel	11.647	9.475	11.017	8.388	9.719	1.087	1.298
Umlaufvermögen	132.386	107.701	103.800	45.459	43.060	62.242	60.740
Latente Steuern	3.905	3.177	2.688	3.018	2.527	159	161
Rechnungsabgrenzungsposten	1.380	1.123	1.095	1.033	1.002	90	93
Summe Aktiva	230.058	187.161	178.268	101.793	95.144	85.368	83.124
Passiva							
Gezeichnetes Kapital	3.236	2.633	2.633				
Kapitalrücklage	9.762	7.942	7.915				
Gewinnrücklagen	36.235	29.478	29.085				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(5.889)	(4.791)	(5.152)				
Eigene Anteile	(22)	(18)	-				
Eigenkapital	43.322	35.244	34.481	26.552	26.361	8.692	8.120
Anteile in Fremdbesitz	1.426	1.160	470	1.137	454	23	16
Rückstellungen	51.221	41.670	39.172	40.884	38.439	786	733
Finanzverbindlichkeiten	93.267	75.876	75.690	11.098	11.779	64.778	63.911
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18.277	14.869	11.583	14.611	11.359	258	224
Übrige Verbindlichkeiten	12.004	9.766	8.805	7.006	6.030	2.760	2.775
Verbindlichkeiten	123.548	100.511	96.078	32.715	29.168	67.796	66.910
Latente Steuern	3.272	2.662	2.736	(3.839)	(3.377)	6.501	6.113
Rechnungsabgrenzungsposten	7.269	5.914	5.331	4.344	4.099	1.570	1.232
Summe Passiva ohne Eigenkapital	186.736	151.917	143.787	75.241	68.783	76.676	75.004
Summe Passiva	230.058	187.161	178.268	101.793	95.144	85.368	83.124

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernabschlusses.

DaimlerChrysler AG

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Loss				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Marktbe-wertung von Wertpapieren	Derivative Finanz-instrumente	Anpassung der Pen-sionsver-pflichtungen		
(in Millionen €)									
Stand am 1. Januar 2003	2.633	7.819	30.156	612	(74)	1.065	(7.207)	-	35.004
Konzernergebnis	-	-	588	-	-	-	-	-	588
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(262)	(99)	578	(8)	-	209
Comprehensive Income, gesamt									797
Veränderung durch Stock-Options	-	17	-	-	-	-	-	-	17
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(21)	(21)
Stand am 31. März 2003	2.633	7.836	30.744	350	(173)	1.643	(7.215)	(21)	35.797
Stand am 1. Januar 2004	2.633	7.915	29.085	(949)	333	2.227	(6.763)	-	34.481
Konzernergebnis	-	-	393	-	-	-	-	-	393
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	551	92	(282)	-	-	361
Comprehensive Income, gesamt									754
Veränderung durch Stock-Options	-	27	-	-	-	-	-	-	27
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(18)	(18)
Stand am 31. März 2004	2.633	7.942	29.478	(398)	425	1.945	(6.763)	(18)	35.244

DaimlerChrysler AG

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1 2004	Q1 2004	Q1 2003	Q1 2004	Q1 2003	Q1 2004	Q1 2003
(in Millionen)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Konzernergebnis	483	393	588	52	345	341	243
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	10	8	3	7	1	1	2
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(4)	(3)	1	(3)	1	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.573	1.280	1.417	101	79	1.179	1.338
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	1.700	1.383	1.420	1.365	1.405	18	15
Veränderungen der latenten Steuern	109	89	109	(125)	(120)	214	229
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	390	317	43	322	48	(5)	(5)
Veränderungen der Finanzinstrumente	(348)	(283)	54	(294)	43	11	11
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(112)	(91)	(124)	(91)	(124)	-	-
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	15	12	18	17	19	(5)	(1)
Veränderungen der Rückstellungen	569	463	471	440	500	23	(29)
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	21	17	-	17	-	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(97)	(79)	(93)	(79)	(93)	-	-
Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:							
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(2.302)	(1.873)	(1.850)	(1.949)	(1.752)	76	(98)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(230)	(187)	(892)	(205)	(798)	18	(94)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.780	2.262	1.569	2.232	1.513	30	56
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	223	181	862	241	728	(60)	134
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.780	3.889	3.596	2.048	1.795	1.841	1.801
Zugänge zum Anlagevermögen:							
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(4.700)	(3.824)	(4.071)	(1.114)	(1.140)	(2.710)	(2.931)
- Erwerb von Sachanlagen	(1.682)	(1.368)	(1.630)	(1.360)	(1.615)	(8)	(15)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(123)	(100)	(51)	(97)	(33)	(3)	(18)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	3.316	2.698	3.655	1.195	1.227	1.503	2.428
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	146	119	82	115	82	4	-
Erwerb von Beteiligungen	(236)	(192)	(683)	(192)	(682)	-	(1)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	22	18	17	4	8	14	9
Veränderung bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen, netto	38	31	(222)	-	17	31	(239)
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	(612)	(498)	(166)	(513)	(102)	15	(64)
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(91)	(75)	(33)	(79)	(41)	4	8
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(3.922)	(3.191)	(3.102)	(2.041)	(2.279)	(1.150)	(823)
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von € (893) (\$ (1.098)) in 2004 bzw. € (1.111) in 2003)	(3.090)	(2.514)	1.665	(1.597)	2.092	(917)	(427)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	-	-	(1)	3	(1)	(3)	-
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	-	-	-	1	(20)	(1)	20
Erwerb eigener Anteile	(22)	(18)	(21)	(18)	(21)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(3.112)	(2.532)	1.643	(1.611)	2.050	(921)	(407)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	221	180	(200)	161	(185)	19	(15)
Veränderung der Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(2.033)	(1.654)	1.937	(1.443)	1.381	(211)	556
Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)							
zu Beginn der Periode	13.235	10.767	9.100	9.469	8.161	1.298	939
zum Ende der Periode	11.202	9.113	11.037	8.026	9.542	1.087	1.495

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernabschlusses.

DaimlerChrysler AG

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

1. Grundlagen und Methoden im zusammengefassten Konzernabschluss

Allgemeines. 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 (»Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus ist das am 31. März 2004 endende Quartal – als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$«) dargestellt. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = \$ 1,2292, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York am 31. März 2004.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres sowie an die Ausweispflichten für aufgegebene Aktivitäten 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 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 2003 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der in der Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2003 an die United States Securities and Exchange Commission (Form 20-F vom 19. Februar 2004) enthalten ist.

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, wurde der ungeprüfte Zwischenabschluss um ungeprüfte 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 hauptsächlich konzerninterne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittel-

beschaffung 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.

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten und die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften.

Im März 2004 erzielte die Emerging Issues Task Force (»EITF«) einen Konsens in Bezug auf 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 Gläubiger- und Eigenkapitalpapiere, die nach Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 115 »Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities« zu bilanzieren sind, und auf Eigenkapitalinstrumente, die nach der »cost method« mit ihren Anschaffungskosten bilanziert werden. EITF 03-1 schreibt ein mehrstufiges Modell vor zur Bestimmung, ob eine Wertminderung bei einem Investment nicht nur vorübergehend ist. Eine nicht nur vorübergehende Wertminderung ist in der Periode, in der sie eingetreten ist, als Differenz zwischen den fortgeführten Anschaffungskosten des Investments und dem beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag erfolgswirksam zu erfassen.

Über die im Rahmen der Berichterstattung für das Jahr 2003 in der Form 20-F gemachten Angaben hinaus verlangt der im März 2004 erzielte Konsens bestimmte quantitative und qualitative Angaben zu unrealisierten Verlusten im Zusammenhang mit Investments und Anteilsrechten, die in den Anwendungsbereich von EITF 03-1 fallen. EITF 03-1 verlangt darüber hinaus spezielle Angaben, falls bei »cost method«-Investments, die mit ihren Anschaffungskosten bilanziert werden, die beizulegenden Zeitwerte derzeit nicht ermittelt werden können. Mit Ausnahme der bereits bestehenden Angabepflichten sind die Bestimmungen von EITF 03-1 prospektiv auf nach dem 15. Juni 2004 beginnende Berichtsperioden anzuwenden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 03-1 auf den Konzernabschluss.

Im März 2004 wurde vom EITF ein Konsens hinsichtlich EITF 03-6 »Participating Securities and the Two-Class Method under FASB Statement No. 128, Earnings per Share« erzielt. EITF 03-6 bestimmt, in welchen Fällen ein vom Unternehmen ausgegebenes Wertpapier für Zwecke der Berechnung des Ergebnisses je Aktie als »participating security« gilt, d. h., an der Verteilung des Ergebnisses der Periode teilnimmt. Darüber hinaus regelt EITF 03-6, wie das Ergebnis der Periode im Rahmen der »two-class method« auf alle am Ergebnis teilhabenden Wertpapiere bei der Berechnung des nicht verwässerten Ergebnisses je Aktie verteilt wird. Die Bestimmungen des EITF 03-6 sind auf nach dem 31. März 2004 beginnende Berichtsperioden anzuwenden und führen zu einer rückwirkenden Anpassung der in vorangegangenen Perioden berichteten Beträge zum Ergebnis je Aktie. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 03-6 auf den Konzernabschluss.

Im März 2004 erzielte das EITF einen Konsens in Bezug auf EITF 03-16 »Accounting for Investments in Limited Liability Companies«. EITF 03-16 regelt, wann eine Beteiligung an einer »Limited Liability Company«, die für jeden Anteilseigner ein separates Kapitalkonto führt, »at cost« zu bewerten oder nach der Equity-Methode zu bilanzieren ist. Die Bestimmungen des EITF 03-16 sind auf nach dem 15. Juni 2004 beginnende Berichtsperioden anzuwenden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 03-16 auf den Konzernabschluss.

2. »Variable Interest Entities«

DaimlerChrysler wendete die Vorschriften der FASB Interpretation (»FIN«) 46 (überarbeitet Dezember 2003), »Consolidation of Variable Interest Entities« (»FIN 46R«) auf Zweckgesellschaften (»Special Purpose Entities«) zum 31. Dezember 2003 und auf alle anderen »Variable Interest Entities« zum 31. März 2004 an. FIN 46R regelt, wie ein Unternehmen untersuchen muss, ob es ein anderes Unternehmen anders als durch Stimmrechte kontrolliert und infolgedessen gegebenenfalls das andere Unternehmen konsolidieren muss. Die Anwendung dieser Vorschriften auf Zweckgesellschaften ist im Konzernabschluss 2003 (Form 20-F) dargestellt und führte zur Konsolidierung mehrerer Zweckgesellschaften. Diese Zweckgesellschaften hatten im ersten Quartal 2004 keinen wesentlichen Einfluss auf das Konzernergebnis von DaimlerChrysler. Die Anwendung dieser Vorschriften auf alle anderen Gesellschaften zum 31. März 2004 hatte ebenfalls keinen wesentlichen Einfluss auf den Zwischenabschluss von DaimlerChrysler. Die von FIN 46R vorgeschriebenen Angaben über die Verbindungen von DaimlerChrysler zu »Variable Interest Entities«, darunter sowohl Zweckgesellschaften als auch andere »Variable Interest Entities«, die per 31. Dezember 2003 bestanden, können dem Konzernabschluss 2003 entnommen werden.

Assoziierte Unternehmen, die von DaimlerChrysler nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden, unterliegen ebenfalls den Anforderungen von FIN 46R. Da DaimlerChrysler seinen Anteil an den Gewinnen und Verlusten bestimmter assoziierter Gesellschaften, wie z.B. die European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. und Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) mit dreimonatiger Verzögerung in den Konzernabschluss einbezieht, wurden die Effekte aus der Erstanwendung von FIN 46R auf Zweckgesellschaften bei diesen assoziierten Unternehmen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des zum 31. März 2004 endenden Quartals berücksichtigt. Die Erstanwendung der Konsolidierungsvorschriften des FIN 46R auf Zweckgesellschaften bei diesen assoziierten Unternehmen hatte jedoch keinen wesentlichen Einfluss auf den Zwischenabschluss des Konzerns. Demzufolge ist der kumulierte Effekt aus der Erstanwendung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile »Finanzergebnis« enthalten. Die Auswirkungen aus der Erstanwendung von FIN 46R bei diesen assoziierten Unternehmen auf andere »Variable Interest Entities«, die keine Zweckgesellschaften sind, wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des zum 30. Juni 2004 endenden Quartals berücksichtigt werden.

3. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

MMC gliederte am 6. Januar 2003 ihren Bereich »Fuso Truck and Bus« aus und gründete die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«). MFTBC entwickelt, konstruiert, produziert, montiert und verkauft leichte, mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge und Busse, insbesondere in Japan und anderen asiatischen Ländern. 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. Ebenfalls am 14. März 2003 erwarben 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 € 266 Mio. in bar von MMC. Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler im Rahmen der fortgeführten weltweiten Strategie für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge 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 zu-rechenbaren 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. 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.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Aufteilung der Anschaffungskosten auf die erworbenen Vermögensgegenstände und übernommenen Verbindlichkeiten.

Angaben in Mio. €	
Geschäftswerte	100
Sonstige immaterielle Anlagewerte	235
Sachanlagen	2.562
Übriges Anlagevermögen	196
Vorräte	675
Zahlungsmittel, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2.135
Latente Steuern	525
Summe der erworbenen Aktiva	6.428
Pensionsrückstellungen	603
Sonstige Rückstellungen	558
Finanzverbindlichkeiten und sonstige Verbindlichkeiten	3.152
Latente Steuern	183
Anteile in Fremdbesitz	681
Summe der erworbenen Passiva	5.177
Erworbenes Reinvermögen	1.251

DaimlerChrysler bewertet derzeit bestimmte Rückstellungen und Risiken bei MFTBC. Folglich ist die Kaufpreiszurordnung auf die Vermögensgegenstände und Schulden nur vorläufig und kann nachträglichen Anpassungen unterliegen.

Von den erworbenen immateriellen Anlagewerten entfallen € 95 Mio. auf gesetzlich geschützte Warenzeichen, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, € 81 Mio. entfallen auf Technologien mit einer Nutzungsdauer von 10 Jahren und € 44 Mio. entfallen auf andere identifizierbare immaterielle Vermögensgegenstände. Der aus dem Erwerb von MFTBC resultierende Geschäftswert wurde dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet. DaimlerChrysler geht nicht davon aus, dass die Geschäftswerte steuerlich abzugsfähig sind.

Erworbene und nicht nutzbare Forschungs- und Entwicklungsprojekte mit einem ursprünglich geschätzten Zeitwert von € 15 Mio., die in der oben dargestellten Bilanz innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögensgegenstände ausgewiesen sind, haben die technologische Marktreife noch nicht erreicht und besitzen keine alternative zukünftige Verwendungsmöglichkeit. Dementsprechend wurde dieser Betrag in den jeweiligen Erwerbsperioden wertberichtigt und ist in den Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen der entsprechenden Perioden enthalten.

Die nachfolgende Tabelle enthält Pro-forma-Angaben für die ersten drei Monate der 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 nicht berücksichtigt.

	31. März 2004*	31. März 2003
Angaben in Mio. € mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie		
Umsatzerlöse	34.065	34.978
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	413	590
Konzernergebnis	413	609
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten		
Ergebnis je Aktie	0,41	0,58
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,41	0,58

* Die Pro-forma-Angaben für das Jahr 2004 enthalten vorläufige Werte für MFTBC.

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. Darüber hinaus beinhalten die Pro-forma-Angaben weder Synergieeffekte, die durch eine Bündelung der Geschäftstätigkeiten von DaimlerChrysler und MFTBC erwartet werden, noch stellen sie eine Voraussage zukünftig erzielbarer Werte dar.

4. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

Der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler hat im Jahr 2001 einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die Kernmaßnahmen des Turnaround-Plans für die Jahre 2001 bis 2003 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 betragen zum 31. Dezember 2002 insgesamt € 3.758 Mio. (€ 2.373 Mio. nach Steuern) und betrafen Maßnahmen zum Personalabbau (€ 1.686 Mio.), außerplanmäßige Abschreibungen (€ 1.283 Mio.) sowie sonstige Aufwendungen (€ 789 Mio.).

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

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im ersten Quartal des Jahres 2004 betragen € 18 Mio. (€ 10 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 17 Mio. und € 1 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Anpassungen beinhalteten Kosten im Zusammenhang mit der beabsichtigten Schließung oder Veräußerung von Produktionsstätten in den Jahren 2004 und 2005.

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

	Personal- abbau	Außer- planmäßige Abschrei- bungen	Sonstige Aufwen- dungen	Gesamt
Angaben in Mio. €				
Rückstellungen per 1. Januar 2003	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
Zusätzliche Aufwendungen	175	234	26	435
Anpassungen	13	15	6	34
Aufwendungen, gesamt	188	249	32	469
Zahlungen	(113)	-	(73)	(186)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(249)	(1)	(250)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(108)	-	-	(108)
Wechselkurseffekte	(30)	-	(28)	(58)
Rückstellung per 31. Dezember 2003	198	-	148	346
Anpassungen	(19)	39	(2)	18
Zahlungen	(51)	-	(28)	(79)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(39)	(2)	(41)
Wechselkurseffekte	4	-	2	6
Rückstellung per 31. März 2004	132	-	118	250

Die Chrysler Group veräußerte im April 2004 ihre Betriebsstätte in Huntsville, Alabama, an die Siemens VDO Automotive Electronic Corporation. Die aus dieser Veräußerung entstandenen Aufwendungen sind bereits im Turnaround-Plan berücksichtigt.

Im ersten Quartal des Jahres 2004 wurden die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals um € (19) Mio. (2003: € 21 Mio.) angepasst. Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und geleisteten Dienstjahren berechnet worden. In den ersten drei Monaten des Jahres 2004 wurden die Programme zur Frühpensionierung, insbesondere infolge der Veräußerung der Betriebsstätte in Huntsville, von 460 Beschäftigten angenommen (2003: - Beschäftigte). Zusätzlich wurden im ersten Quartal des Jahres 2004 1.808 Beschäftigte durch betriebsbedingte Kündigungen freigesetzt (2003: 686 Beschäftigte). Für insgesamt im Rahmen des Turnaround-Plans vorgenommene betriebsbedingte Kündigungen sind im ersten Quartal des Jahres 2004 Abfindungszahlungen in Höhe von € 1 Mio. (2003: € 12 Mio.) geleistet worden, die entsprechend die Rückstellung vermindert haben.

Als Konsequenz aus der beabsichtigten Veräußerung oder Schließung von Produktionsstätten in den Jahren 2004 und 2005 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 ersten Quartal des Jahres 2004 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von € 39 Mio. vor. Im ersten Quartal des Jahres 2003 erfolgten keine außerplanmäßige Abschreibungen.

Die sonstigen Aufwendungen in den ersten drei Monaten der Jahre 2004 und 2003 beinhalten im Wesentlichen Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen.

Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2004 Zahlungen in Höhe von \$ 0,2 Mrd. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen. In den verbleibenden neun Monaten des Jahres 2004 können möglicherweise weitere Aufwendungen durch neue Maßnahmen oder durch Anpassungen von bestehenden Maßnahmen entstehen, im Wesentlichen infolge von Veräußerung oder Schließung ausgewählter Betriebsstätten.

5. Geschäftswerte

Von den Buchwertzugängen bei den Geschäftswerten in den ersten drei Monaten des Jahres 2004 in Höhe von € 161 Mio. waren € 100 Mio. durch die Erstkonsolidierung von MFTBC verursacht. Die sonstigen Buchwertänderungen ergaben sich im Wesentlichen durch Wechselkursveränderungen. Zugänge aufgrund weiterer Erwerbe waren sowohl einzeln, als auch in Summe betrachtet, von geringerem Umfang.

Die Geschäftswerte zum 31. März 2004 betreffen die Segmente Mercedes Car Group (€ 163 Mio.), Chrysler Group (€ 1.001 Mio.), Nutzfahrzeuge (€ 713 Mio.), Dienstleistungen (€ 64 Mio.) und Übrige Aktivitäten (€ 37 Mio.).

Im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Beteiligungen nach der Equity-Methode waren bei DaimlerChrysler zum 31. März 2004 Geschäftswerte in Höhe von € 520 Mio. (31. Dezember 2003: € 559 Mio.) zu verzeichnen (»investor level goodwill«). Aufgrund der Erstkonsolidierung von MFTBC ist ein investor-level goodwill der MFTBC in Höhe von € 70 Mio. in diesem Betrag nicht mehr enthalten. Investor-level 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.

6. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten:

	31. März 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €		
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.253	1.047
Kumulierte Abschreibungen	(764)	(694)
Buchwert	489	353
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.635	2.466
	3.124	2.819

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 31. März 2004 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Software. In den ersten drei Monaten des Jahres 2004 waren Zugänge in Höhe von € 24 Mio. zu verzeichnen. Die gesamten Abschreibungen betragen in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2004 € 38 Mio. (2003: € 35 Mio.)

Bezogen auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Anlagewerte zum 31. März 2004 beträgt der geschätzte Abschreibungsaufwand im restlichen Jahr 2004 € 118 Mio., im Jahr 2005 € 107 Mio., im Jahr 2006 € 68 Mio., im Jahr 2007 € 42 Mio., im Jahr 2008 € 26 Mio. und im Jahr 2009 € 21 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:

	31. März 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.714	1.569
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.825	2.280
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	13.615	11.350
Geleistete Anzahlungen	66	59
	18.220	15.258
Erhaltene Anzahlungen	(346)	(310)
	17.874	14.948

8. Zahlungsmittel

Zum 31. März 2004 beinhalten die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel Guthaben mit einer Fristigkeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von € 362 Mio. (31. Dezember 2003: € 250 Mio.).

9. Eigenkapital

In den ersten drei Monaten des Jahres 2004 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,5 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien erworben.

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 Anteil am Grundkapital von höchstens € 263 Mio. – das sind knapp 10% des derzeitigen Grundkapitals – zu erwerben. Die Hauptversammlung hat beschlossen, € 1.519 Mio. Dividende (€ 1,50 pro Aktie) für das Geschäftsjahr 2003 an die Aktionäre auszuschütten. Die Dividende wurde am 8. April 2004 an jene Aktionäre ausbezahlt, die am 7. April 2004 Aktieninhaber waren.

10. Aktienorientierte Vergütung

DaimlerChrysler ermittelt den Personalaufwand für alle Stock-Option-Pläne, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt, modifiziert oder abgewickelt wurden, zum Zeitpunkt der Ausgabe, Modifikation oder Abwicklung der Optionen über den mit Hilfe eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells bestimmten Zeitwert der gewährten Rechte. Dabei werden Prämissen zur durchschnittlich erwarteten Dividendenrendite, der erwarteten Volatilität des Aktienkurses, des risikofreien Anlagezinssatzes und der erwarteten Dauer bis zur Ausübung zugrunde gelegt. Der Personalaufwand wird über den Erdienungszeitraum verteilt und gegen die Kapitalrücklage verrechnet. Der Personalaufwand für Stock-Option-Pläne, die vor dem 1. Januar 2003 gewährt wurden, wird als Differenz von Referenzpreis und aktuellem Marktpreis der zugrunde liegenden Aktie zum Gewährungszeitpunkt der aktienorientierten Vergütung ermittelt, bis diese Optionen modifiziert oder abgewickelt werden.

Die im Konzernergebnis für das erste Quartal 2004 bzw. 2003 enthaltenen Aufwendungen für aktienorientierte Vergütungsformen sind geringer als sie es bei der Bilanzierung von Zeitwerten für alle Vergütungsformen, die seit dem Inkrafttreten von SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« gewährt wurden, gewesen wären. Im ersten Quartal 2004 bzw. 2003 wurden keine Stock-Options ausgegeben. Die prospektive Anwendung der Bilanzierungsmethode auf Basis von Zeitwerten zum 1. Januar 2003 führte im ersten Quartal des Jahres 2004 zu Personalaufwand in Höhe von € 12 Mio. (€ 7 Mio. nach Steuern bzw. € 0,01 pro Aktie). Für das erste Quartal des Jahres 2003 ergab sich kein Personalaufwand.

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 ausübenden Optionsrechte für das erste Quartal 2004 bzw. 2003 ergeben hätten.

	Erste drei Monate	
	2004	2003
Konzernergebnis (in Mio. €)		
Konzernergebnis	393	588
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	15	10
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(28)	(42)
Pro-forma-Konzernergebnis	380	556
Ergebnis je Aktie (in €)		
Ergebnis je Aktie	0,39	0,58
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,38	0,55
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,39	0,58
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,38	0,55

Von den 70,5 Mio. am 31. März 2004 ausgegebenen und noch nicht ausgeübten Optionen waren 22,7 Mio. ausübbar.

11. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. März 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €		
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 11a)	14.655	13.467
Steuern	2.881	2.794
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 11b)	24.134	22.911
	41.670	39.172

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionspläne. Die Netto-Pensionsaufwendungen für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003 setzen sich wie folgt zusammen:

	Erste drei Monate 2004		Erste drei Monate 2003	
	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
Angaben in Mio. €				
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	57	90	63	90
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	146	313	158	367
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(154)	(421)	(127)	(492)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	35	55	43	14
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	-	70	-	76
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	84	107	137	55
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	-	-	14	6
Netto-Pensionsaufwendungen	84	107	151	61

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2004 betragen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne € 10 Mio. Am 15. April 2004 hat DaimlerChrysler weitere Zuwendungen in Höhe von € 29 Mio. vorgenommen.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003 wie folgt zusammen:

	Erste drei Monate 2004	2003
Angaben in Mio. €		
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	71	73
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	226	259
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(40)	(57)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	65	58
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	3	6
Netto-Aufwendungen	325	339

Zuwendungen an die Fondsvermögen. In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2004 hat DaimlerChrysler keine Zuwendungen an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen vorgenommen.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

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:

	2004	2003
Angaben in Mio. €		
Stand zum 1. Januar	9.230	9.353
Wechselkursveränderungen	164	(165)
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(786)	(1.236)
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	1.325	1.507
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(37)	(118)
Stand zum 31. März	9.896	9.341

12. Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche

Im vierten Quartal 2000 hat die Tracinda Corporation beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Delaware eine Klage gegen die DaimlerChrysler AG und einige ihrer Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder (Herren Kopper, Prof. Schrempf 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. Die konsolidierte Sammelklage enthielt zusätzliche Behauptungen, welche später abgewiesen wurden. Im März 2003 gab das Gericht dem Antrag von Herrn Kopper auf Abweisung aller gegen ihn gerichteten Klagen wegen fehlender Zuständigkeit statt. Im Februar 2003 beantragten die DaimlerChrysler-Beklagten, die Klagen aus verschiedenen Gründen im summarischen Verfahren abzuweisen, unter anderem mit der Begründung, die Ansprüche seien verjährt. Im Juni 2003 lehnte das Gericht den Antrag der Beklagten im Hinblick auf das Verjährungsargument ab. 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 Glickenhau, 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. Im November 2003 wies das Gericht die übrigen Aspekte des Antrages der Beklagten auf Entscheidung im summarischen Verfahren zurück. Die mündliche Verhandlung im Tracinda Fall begann im Dezember 2003. Nach etwa zweiwöchiger Verhandlungsdauer und mit ungefähr zwei verbleibenden Verhandlungstagen wurde das Verfahren unterbrochen, während sich die Parteien in einer separaten Anhörung mit einer Beweiserhebungsfrage befassten. Das Gericht hat die Fortsetzung der mündlichen Verhandlung auf den 9. Februar 2004 anberaumt und die mündliche Verhandlung am 11. Februar 2004 abgeschlossen. Es lässt sich schwer vorhersagen, wann das Gericht eine Entscheidung fällen wird; DaimlerChrysler hat jedoch Zweifel, ob dies vor dem vierten Quartal 2004 der Fall sein wird.

Gegen den Konzern sind darüber hinaus andere, bereits berichtete Gerichtsverfahren anhängig.

13. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	31. März 2004	31. Dez. 2003	31. März 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €				
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	2.566	2.647	292	355
Rückkaufverpflichtungen	1.942	1.957	597	583
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	488	513	335	352
Sonstige	81	118	71	109
	5.077	5.235	1.295	1.399

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 31. März 2004 beliefen sich diese Garantien auf € 48,2 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.

Im Jahr 2002 hat ein Konsortium, bestehend aus unserer Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Services AG, der Deutschen Telekom AG (»Deutsche Telekom«) und der Compagnie Financiere et Industrielle des Autoroutes S.A. (»Cofiroute«) mit der Bundesrepublik Deutschland eine Vereinbarung über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines Systems zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht getroffen. Toll Collect GmbH, an der DaimlerChrysler Services und die Deutsche Telekom jeweils 45% der Anteile und Cofiroute die restlichen 10% der Anteile halten, ist mit der Entwicklung und dem künftigen Betrieb des Systems betraut. Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von € 70 Mio. beschränkt. DaimlerChrysler Services und Deutsche Telekom sind gegenwärtig gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen. Der 45%ige Anteil von DaimlerChrysler an der Toll Collect GmbH und am Konsortium wird nach der Equity-Methode im Konzernabschluss berücksichtigt. Toll Collect GmbH als der künftige Betreiber des Toll Collect Systems wird nach dem Betreibervertrag der primäre Vertragspartner werden. Hinsichtlich weiterer Informationen, insbesondere zu den Garantien und Vertragsstrafen, wie sie im Betreibervertrag festgelegt wurden, sollten Sie Anmerkung 31 des Konzernanhangs unseres Konzernabschlusses sowie Item 5 des Form 20-F, beides für das Kalenderjahr 2003, heranziehen.

Der Systemstart war ursprünglich für den 31. August 2003 vorgesehen, verzögert sich jedoch aufgrund technischer Schwierigkeiten. Am 19. Februar 2004 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gegenüber dem Toll Collect Konsortium eine Kündigungsanzeige abgegeben. In anschließenden Verhandlungen mit dem Ministerium einigten sich die Konsorten mit der Bundesrepublik Deutschland am 29. Februar 2004 auf eine Fortsetzung des Mautprojekts. Das Konsortium und die Bundesrepublik Deutschland haben die am 29. Februar 2004 erreichte Vereinbarung durch notariellen Vertrag vom 23. April 2004 umgesetzt. Infolgedessen hat die Bundesrepublik Deutschland auf die behaupteten Rechte aus der Kündigungsanzeige verzichtet. Das Mautprojekt wird unter folgenden wesentlichen Modalitäten fortgeführt:

» Die Mauterhebung wird spätestens zum 1. Januar 2005 mit on-board-units (»OBUs«), die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügen, eingeführt. Sofern keine Verlängerung bis zu einem weiteren Jahr erfolgt, wird das Mauterhebungssystem entsprechend dem Betreibervertrag spätestens zum 1. Januar 2006 installiert und in Betrieb genommen. Aufgrund dieser geringfügigen Einschränkung der Funktionalität wird die Bundesrepublik Deutschland in der Phase des Betriebs des Mauterhebungssystems mit geringfügig eingeschränkter technischer Funktionalität nur 95% der nach dem Betreibervertrag vorgesehenen Vergütung entrichten.

- » Die Bundesrepublik Deutschland leistet die volle 95%-Vergütung 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.
- » Zum 1. Januar 2005 hat die Toll Collect GmbH eine bedarfsgerechte Anzahl von Fahrzeuggeräten – nicht weniger als 500.000 OBUs – und Einbaukapazitäten zur Verfügung zu stellen. OBUs sind Fahrzeuggeräte, die zur Erfassung von Autobahn-Positionsdaten über Satellit benötigt werden.
- » Sollte zum 1. Januar 2005 der Betrieb nicht aufgenommen werden, werden in der Periode bis zum 1. Januar 2006 monatliche Vertragsstrafen von € 40 Mio. fällig, die sich jeden weiteren Monat der Verspätung monatlich um jeweils € 5 Mio. erhöhen, bis ein Betrag von € 80 Mio. pro Monat erreicht ist.
- » Während der Periode, in der das Mautsystem mit OBUs mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität betrieben wird, haften die Toll Collect GmbH oder das Konsortium gegenüber der Bundesrepublik Deutschland für die entstandenen Mautausfälle bis zu einem Betrag von € 1 Mrd. pro Jahr, pro Kalendermonat jedoch höchstens bis zu einem Betrag von € 83,4 Mio. Auf die Haftungsobergrenze werden nicht angerechnet: Vertragsstrafen, die sich aus einem Unterschreiten bestimmter, im Betreibervertrag festgelegter Parameter des Mauterhebungssystems ergeben, sowie Mali aufgrund einer Mindererfüllung des Mauterhebungssystems und Rückgriffsforderungen seitens der Bun-

desrepublik Deutschland gegenüber dem Konsortium oder der Projektgesellschaft im Falle einer Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber Dritten. Diese Vertragsstrafen und Mali sind gemäß den Bestimmungen des Betreibervertrages jedoch in der Höhe begrenzt.

- » Bei erheblichen Abweichungen vom Projektplan, die das Gesamtprojekt gefährden, sind das Konsortium und die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, sich nach Treu und Glauben auf geeignete und zumutbare Maßnahmen zur Nachteilsminde rung zu verständigen. Sofern weder der Probetrieb der OBUs mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität noch die Entwicklung der Technologie für OBUs mit voller Funktionalität erfolgreich bis zum 1. Juni 2005 abgeschlossen wurde, kann die Bundesrepublik Deutschland ohne vorherige Kündigung des Betreibervertrages Maßnahmen zur Beschaffung eines Alternativ-Mautsystems ergreifen.
- » Nach dem Ende der vereinbarten Betriebszeit mit geringfügig eingeschränkter technischer Funktionalität der OBUs und insbesondere im Falle, dass die OBUs mit voller Funktionalität entsprechend dem Betreibervertrag nicht fristgemäß in Betrieb gehen können, gelten die Regelungen zu den Vertragsstrafen bezüglich Verzug und sonstigen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag fort.

Von allen Garantien, die der Konzern zugunsten von Toll Collect abgegeben hat, ist nur die Garantie für die Überbrückungskredite in der obigen Tabelle enthalten. Die übrigen Garantien für Verpflichtungen von Toll Collect sind, da die maximalen zukünftigen Verpflichtungen nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden können, nicht in der obigen Tabelle enthalten.

14. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003 wie folgt dar:

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Dienst- leistungen	Übrige Aktivitäten	Summe Segmente	Eliminie- rungen	Daimler- Chrysler- Konzern
Angaben in Mio. €								
Erste drei Monate 2004								
Außenumsätze	10.960	12.060	6.182	2.840	309	32.351	-	32.351
konzerninterne Umsätze	714	-	430	532	78	1.754	(1.754)	-
Umsätze Gesamt	11.674	12.060	6.612	3.372	387	34.105	(1.754)	32.351
Operating Profit	639	298	268	221	134	1.560	(19)	1.541
Erste drei Monate 2003								
Außenumsätze	11.726	12.679	5.415	3.115	317	33.252	-	33.252
konzerninterne Umsätze	698	-	359	493	105	1.655	(1.655)	-
Umsätze Gesamt	12.424	12.679	5.774	3.608	422	34.907	(1.655)	33.252
Operating Profit	688	152	47	419	72	1.378	25	1.403

Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen weiteren Anteil in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis in Höhe von € 394 Mio. in bar (vgl. Anmerkung 3). Infolge des Erwerbs und der erstmaligen Einbeziehung von MFTBC in den Konzernabschluss erhöhten sich die Segment-Aktiva des Segments Nutzfahrzeuge um € 4,5 Mrd.

Im ersten Quartal des Jahres 2004 entstanden bei der Chrysler Group Aufwendungen von € 58 Mio. im Zusammenhang mit einem Anreizprogramm zur Frühpensionierung von Facharbeitern, das von rund 1.000 Mitarbeitern angenommen wurde.

Im ersten Quartal des Jahres 2004 ergaben sich im Segment Dienstleistungen Belastungen von € 279 Mio. aus dem Engagement bei Toll Collect. Diese resultierten aus der neuen vertraglichen Vereinbarung mit dem Bund vom 29. Februar 2004 und der damit notwendig gewordenen Neueinschätzung der erwarteten Aufwendungen.

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.

In den ersten drei Monaten des Jahres 2003 haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen eine Neuregelung bezüglich der Aufteilung von Restwerttrisiken 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 anderen Risikoverteilung 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 vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ergibt sich wie folgt:

	Erste drei Monate	
	2004	2003
Angaben in Mio. €:		
Operating Profit der Segmente	1.560	1.378
Eliminierungen	(19)	25
Konzern-Operating Profit	1.541	1.403
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(239)	(206)
Zinsen und ähnliche Erträge	122	160
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(229)	(229)
Übriges Finanzergebnis	34	9
Übriges nicht operatives Ergebnis	(38)	(11)
Gewinn aus aufgegebenen Aktivitäten, angepasst um Steuern und die oben aufgeführten Überleitungsstellen	-	(34)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungsstellen, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(302)	(131)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	889	961

15. 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:

	Erste drei Monate	
	2004	2003
Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie		
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »basic earnings per share«	393	568
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuld- verschreibungen (nach Steuern)	-	1
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »diluted earnings per share«	393	569
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.012,7	1.012,7
Verwässerungseffekt durch Stock-Options in 2004 sowie Wandel- und Optionsschuldverschreibungen in 2003	1,1	1,1
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.013,8	1.013,8
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten		
Ergebnis je Aktie »basic earnings per share«	0,39	0,56
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) »diluted earnings per share«	0,39	0,56

Stock-Options, die zum Bezug von 50,6 Mio. bzw. 53,1 Mio. DaimlerChrysler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährt wurden, wurden nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) für das erste Quartal des Jahres 2004 bzw. das erste Quartal des Jahres 2003 einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.

Investor Relations

contact

Stuttgart

Telefon 0711 17 92261, 17 95277 oder 17 95256

Telefax 0711 17 94109 oder 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante
Informationen finden Sie im Internet unter

www.daimlerchrysler.com

Finanzkalender 2004

Zwischenbericht Q2 2004

29. Juli 2004

Zwischenbericht Q3 2004

28. Oktober 2004

Konzeption und Inhalt

DaimlerChrysler AG

Investor Relations

DaimlerChrysler AG

Stuttgart, Deutschland

Auburn Hills, USA

www.daimlerchrysler.com

