

DAIMLERCHRYSLER



Q2 2004

Zwischenbericht

DaimlerChrysler-Konzern

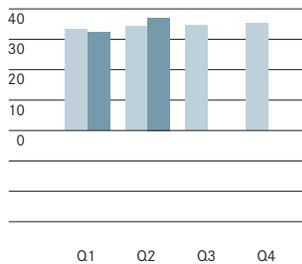
In Millionen	Q2 04	Q2 04	Q2 03	Veränd. in %
	US \$ ¹	€	€	
Umsatz	45.150	37.072	33.860	+9 ²
Europäische Union	15.041	12.350	12.352	-0
Deutschland	7.014	5.759	6.182	-7
USA	20.483	16.818	15.295	+10
Übrige Märkte	9.626	7.904	6.213	+27
Beschäftigte (30.06.)		383.724	372.073	+3
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.682	1.381	1.471	-6
Sachinvestitionen	1.983	1.628	1.484	+10
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	5.981	4.911	5.873	-16
Operating Profit	2.541	2.086	641	+225
Konzernergebnis	675	554	109	+408
je Aktie (in US \$/€)	0,67	0,55	0,11	+400

¹ Umrechnung: € 1 = US \$1,2179 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.06.2004).

² Bereinigt um Wechselkursveränderungen Anstieg um 13%.

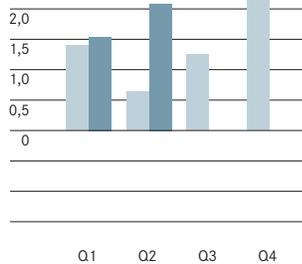
Umsatz

in Milliarden €



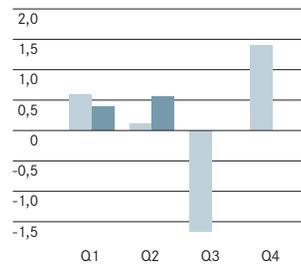
Operating Profit

in Milliarden €



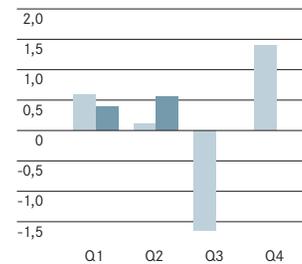
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



■ 2003 ■ 2004

DaimlerChrysler-Konzern

In Millionen	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd. in %
	US \$ ¹	€	€	
Umsatz	84.550	69.423	67.112	+3 ²
Europäische Union	28.345	23.274	23.547	-1
Deutschland	13.433	11.030	11.504	-4
USA	39.724	32.617	31.782	+3
Übrige Märkte	16.481	13.532	11.783	+15
Beschäftigte (30.06.)		383.724	372.073	+3
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	3.218	2.642	2.863	-8
Sachinvestitionen	3.649	2.996	3.114	-4
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	10.718	8.800	9.469	-7
Operating Profit	4.417	3.627	2.044	+77
Konzernergebnis	1.153	947	697	+36
je Aktie (in US \$/€)	1,14	0,94	0,69	+36

¹ Umrechnung: € 1 = US \$1,2179 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.06.2004).

² Bereinigt um Wechselkursveränderungen Anstieg um 10%.

Überblick

- » **Konzern-Operating Profit von € 0,6 auf € 2,1 Mrd. deutlich verbessert**
- » **Umsatz um 9% auf € 37,1 Mrd. gestiegen**
- » **Operating Profit der Mercedes Car Group erwartungsgemäß unter Vorjahresniveau**
- » **Chrysler Group nach Verlust im Vorjahresquartal wieder mit deutlich positivem Ergebnis**
- » **Weiterhin sehr erfreuliche Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge**
- » **Operating Profit bei Dienstleistungen weiter gesteigert**
- » **Für Gesamtjahr 2004 deutlicher Anstieg des Konzern-Operating Profit gegenüber dem Vorjahr erwartet**

Automobilabsatz in der Triade leicht gestiegen

- » Im zweiten Quartal 2004 hat sich die Weltwirtschaft weiterhin insgesamt positiv entwickelt. Dies gilt vor allem für Nordamerika, Japan und die meisten Schwellenländer. In der Eurozone, insbesondere in Deutschland, verläuft die Konjunkturerholung dagegen bisher nur schleppend.
- » Auf den internationalen Automobilmärkten haben im bisherigen Jahresverlauf die positiven Vorzeichen überwogen. Die gestiegenen Kraftstoffpreise und die daraus resultierende Zurückhaltung der Verbraucher trugen aber in einigen Märkten zu einer Dämpfung der Nachfrage bei. Im US-Automobilmarkt ist das Absatzvolumen trotz der wirtschaftlichen Belebung und anhaltend hoher Kaufanreize nur geringfügig gestiegen. Obwohl die Automobilnachfrage in Deutschland weiterhin schwach war, stieg das Absatzvolumen in Westeuropa leicht an. In den Schwellenländern Asiens war eine sich abschwächende Dynamik festzustellen.

Deutliche Ergebnisverbesserung im zweiten Quartal

- » DaimlerChrysler hat im zweiten Quartal seinen Operating Profit von € 0,6 auf € 2,1 Mrd. kräftig gesteigert. Während die Geschäftsfelder Chrysler Group, Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen ihr Ergebnis deutlich verbessern konnten, lagen der Operating Profit der Mercedes Car Group und das Ergebnis des Segments Übrige Aktivitäten unter den jeweiligen Vorjahreswerten.
- » Bei der Mercedes Car Group waren die überwiegend lebenszyklusbedingt geringeren Absatzzahlen bei Mercedes-Benz Pkw, die hohen Anlaufkosten und Vorleistungen für neue Produkte sowie die Weiterführung der Qualitätsoffensive ausschlaggebend dafür, dass der Operating Profit mit € 703 Mio. erwartungsgemäß das Vorjahresniveau nicht erreichte.
- » Die Chrysler Group hat nach einem Verlust im zweiten Quartal 2003 einen Operating Profit von € 516 Mio. erwirtschaftet. Die kräftige Verbesserung ist vor allem auf den Markterfolg der neuen Produkte, höhere Absatzzahlen sowie weitere Kostensenkungen zurückzuführen.
- » Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte seinen Operating Profit mit € 468 (i. V. € 222) Mio. deutlich erhöhen. Maßgeblich für die erfreuliche Entwicklung waren ein erheblich höherer Absatz sowie die erfolgreiche Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen.

- » Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat im zweiten Quartal bei einer verbesserten Profitabilität des Gesamtportfolios und einem geringeren Risikovorsorgebedarf den Operating Profit von € 334 auf € 472 Mio. erheblich gesteigert.
- » Im Segment Übrige Aktivitäten ergab sich ein Operating Profit in Höhe von € 85 (i. V. € 217) Mio. Hier wirkte sich aufgrund des dreimonatigen Zeitversatzes bei der Einbeziehung vor allem das letzte Quartal des Geschäftsjahres 2003/04 von Mitsubishi Motors (MMC) negativ aus. Darüber hinaus entfiel der Ergebnisbeitrag des im Jahr 2003 veräußerten Geschäftsbereichs MTU Aero Engines.
- » Das Konzernergebnis erreichte im zweiten Quartal € 554 (i. V. € 109) Mio. Der insgesamt positiven Entwicklung des operativen Geschäfts stand vor allem die Belastung aus dem Nettoverlust von MMC im Geschäftsjahr 2003/04 gegenüber, der unter anderem hohe Wertberichtigungen auf Steuerlatenzen enthält und das Konzernergebnis von DaimlerChrysler mit fast € 0,5 Mrd. belastete. Das Ergebnis je Aktie stieg von € 0,11 auf € 0,55.

Absatz und Umsatz deutlich gesteigert

- » DaimlerChrysler hat im zweiten Quartal mit 1,3 Mio. abgesetzten Fahrzeugen das Vorjahresniveau um 10% übertroffen.
- » Der Absatz der Mercedes Car Group lag mit 319.400 Fahrzeugen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Die Chrysler Group konnte mit 781.400 Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 8% mehr Fahrzeuge absetzen als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge stieg der Absatz kräftig auf 184.900 Lkw, Transporter und Busse (+47%).
- » Der Konzernumsatz nahm im zweiten Quartal vor allem aufgrund des höheren Absatzes bei der Chrysler Group und bei den Nutzfahrzeugen um 9% auf € 37,1 Mrd. zu. Gegenläufig wirkte die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Zuwachs um 13%.

Weltweit 383.700 Beschäftigte

- » Zum Ende des zweiten Quartals 2004 waren bei DaimlerChrysler weltweit 383.724 (i. V. 372.073) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.
- » Der Anstieg gegenüber dem zweiten Quartal 2003 resultierte vor allem aus der Einbeziehung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge mit 18.300 Beschäftigten. Gegenläufig wirkte die Veräußerung des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines mit 8.400 Beschäftigten

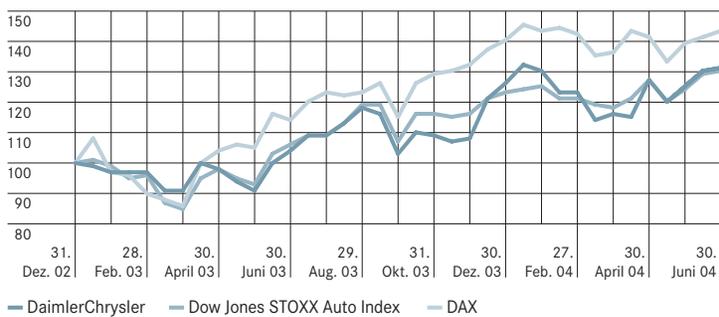
zum Jahresende 2003. Bei der Mercedes Car Group (+2%), im Geschäftsfeld Dienstleistungen (+3%) und im gemeinsamen Vertrieb von Mercedes-Benz Personenwagen und Nutzfahrzeuge (+6%) nahm die Zahl der Beschäftigten leicht zu. Bei der Chrysler Group ging der Personalstand dagegen infolge der Veräußerung von Produktionsstätten und der Maßnahmen zur Effizienzsteigerung um 8% auf 89.200 zurück.

Ausblick

- » Wir gehen davon aus, dass die Weltwirtschaft im zweiten Halbjahr ihren Wachstumskurs beibehalten wird. Dabei erwarten wir auch eine allmähliche konjunkturelle Belebung in der Eurozone. Anhaltend hohe Ölpreise könnten die globalen Wachstumsperspektiven aber merklich eintrüben.
- » Im weiteren Jahresverlauf rechnen wir für die großen Pkw-Märkte der Triade insgesamt mit nur moderaten Zuwächsen. Für den nordamerikanischen Lkw-Markt zeichnet sich eine weitere Erholung ab. Für die europäischen Lkw- und Transportermärkte rechnen wir mit einer leichten Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Im Segment der Busse erwarten wir eine Stabilisierung auf dem Niveau des Vorjahres. Angesichts der bestehenden Überkapazitäten gehen wir von einem unverändert hohen Wettbewerbsdruck in allen Segmenten aus.
- » Für das Gesamtjahr erwartet die Mercedes Car Group, dass die im ersten Halbjahr eingeführten Modelle der neuen Generation der C-Klasse, des Roadsters SLK und des smart forfour sowie die in der zweiten Jahreshälfte folgenden Modelle A-Klasse und Mercedes-Benz Coupé CLS den leichten Absatzzrückgang des ersten Halbjahres mehr als ausgleichen werden. Das Ergebnis wird aufgrund eines veränderten Produkt-Mix, von Währungseinflüssen und erhöhter Vorleistungen für neue Produkte sowie Aufwendungen für die Qualitätsoffensive das Vorjahresniveau nicht erreichen. Zur erfolgreichen Umsetzung der zweiten Produktoffensive haben wir uns entschlossen, zusätzliche Mittel für die Serienreife einzusetzen.
- » Die Chrysler Group rechnet weiterhin mit einem Marktumfeld, das durch hohe Kaufanreize gekennzeichnet sein wird. Aufgrund der positiven Resonanz auf die im bisherigen Jahresverlauf eingeführten Produkte und der fortgesetzten Kosteneinsparungen ist die Chrysler Group zuversichtlich, ein deutlich positives Ergebnis im Jahr 2004 zu erreichen.

- » Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erwartet für das Jahr 2004 aufgrund der kontinuierlichen Verbesserung der internen Abläufe, der Nutzung von Skaleneffekten sowie des attraktiven Produktprogramms eine weitere Verbesserung des Operating Profit. Die vollen Auswirkungen der angekündigten Rückruftaktionen bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation sind derzeit allerdings noch nicht quantifizierbar.
- » Für das zweite Halbjahr 2004 erwartet das Geschäftsfeld Dienstleistungen eine weiterhin positive Ergebnisentwicklung im Finanzdienstleistungsgeschäft. Allerdings könnten sich stärkere Zinserhöhungen auf die Refinanzierungskosten auswirken. Der Operating Profit könnte im Gesamtjahr 2004 aufgrund von Belastungen aus Toll Collect unter dem Niveau des Vorjahres liegen.
- » Die EADS geht davon aus, dass sich die Erholung in der Luftfahrtindustrie im Jahresverlauf fortsetzen wird. Sie erwartet eine leichte Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr und eine weitere Verbesserung der Profitabilität. Wir nehmen deshalb an, dass der Ergebnisbeitrag der EADS zum Operating Profit des Konzerns höher ausfällt als im Vorjahr. DaimlerChrysler hat durch den Verzicht auf die Teilnahme an unterstützenden Kapitalmaßnahmen bei MMC seinen maßgeblichen Einfluss aufgegeben. Daher haben wir die Beteiligung an MMC ab dem 30. Juni 2004 als zum Marktwert bilanziertes Investment in den Konzernabschluss einbezogen, so dass es künftig keine Ergebnisauswirkung aus dem operativen Geschäft von MMC mehr geben wird.
- » Auf Basis der oben genannten Einschätzungen geht DaimlerChrysler davon aus, den Operating Profit im Gesamtjahr gegenüber dem Operating Profit des Jahres 2003 (vor Restrukturierungsaufwendungen bei der Chrysler Group und ohne den Gewinn aus der Veräußerung von MTU Aero Engines) deutlich steigern zu können.
- » Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung haben am 23. Juli 2004 einen »Pakt für Beschäftigung« in Deutschland geschlossen, der beginnend mit dem Jahr 2006 jährliche Kosteneinsparungen von bis zu € 500 Mio. ermöglichen wird.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Mercedes Car Group

- » **Absatz mit 319.400 Fahrzeugen leicht über Vorjahresniveau**
- » **Operating Profit im zweiten Quartal vor allem aufgrund weiterhin hoher Aufwendungen für neue Produkte und für die umfassende Qualitätsoffensive unter Vorjahr**
- » **Vorstellung der neuen A-Klasse sowie Auslieferungsstart des Mercedes-Benz SLR McLaren und des smart forfour**

In Millionen	Q2 04	Q2 04	Q2 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	856	703	861	-18
Umsatz	15.805	12.977	13.221	-2
Absatz		319.353	317.974	+0
Produktion		325.074	309.039	+5
Beschäftigte (30.06.)		105.558	103.046	+2

Entwicklung im zweiten Quartal stark durch Modellwechsel beeinflusst

- » Die Mercedes Car Group setzte im zweiten Quartal 319.400 Fahrzeuge ab und hat damit das Vorjahresniveau leicht übertroffen. Der Umsatz erreichte € 13,0 (i. V. € 13,2) Mrd.
- » Der Operating Profit lag aufgrund der überwiegend lebenszyklusbedingt geringeren Absatzzahlen bei Mercedes-Benz Pkw, der hohen Anlaufkosten und Vorleistungen für neue Produkte sowie der Weiterführung der Qualitätsoffensive mit € 703 Mio. unter dem Niveau des Vorjahres.

Hohe Nachfrage nach der neuen Generation der C-Klasse

- » Im zweiten Quartal setzte Mercedes-Benz in einem schwierigen Marktumfeld weltweit 274.200 (i. V. 281.600) Fahrzeuge ab. In Westeuropa erreichte der Absatz mit 180.400 Fahrzeugen nicht ganz das Vorjahresniveau (-2%). In den USA gingen die Auslieferungen an die Händler um 4% auf 53.000 Fahrzeuge zurück. Die Auslieferungen an Kunden lagen mit 54.100 Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Während der Absatz in Japan ebenfalls rückläufig war, konnten wir unser Absatzvolumen in China deutlich erhöhen.
- » Die zum Ende des ersten Quartals vorgestellte neue Generation der C-Klasse wurde sehr positiv aufgenommen. Der Absatz von Limousine, T-Modell und Sportcoupé stieg um 6% auf 87.800 Pkw. Vom neuen Roadster SLK konnten wir bereits 13.800 Fahrzeuge absetzen. Die S-Klasse liegt auch im siebten Jahr ihres Modellzyklus mit 21.100 abgesetzten Fahrzeugen weiterhin deutlich vor ihren Wettbewerbern.

In Millionen	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	1.634	1.342	1.549	-13
Umsatz	30.022	24.651	25.645	-4
Absatz		585.341	609.130	-4
Produktion		632.186	633.185	-0
Beschäftigte (30.06.)		105.558	103.046	+2

Absatz	Q2 04	Q2 03	Veränd. in %
	Gesamt	319.353	
Westeuropa	224.034	219.471	+2
Deutschland	104.299	105.057	-1
USA	52.971	55.186	-4
Japan	8.286	10.216	-19
Übrige Märkte	34.062	33.101	+3

Die E-Klasse (-4%) sowie die M-Klasse (-3%) lagen leicht unter den Vorjahreswerten. Bei der A-Klasse war der Absatz aufgrund des bevorstehenden Modellwechsels rückläufig.

Neue A-Klasse vorgestellt, Beginn der Auslieferung des Mercedes-Benz SLR McLaren

- » Ende Juni haben wir die neue A-Klasse der Öffentlichkeit vorgestellt. Die ersten Presseberichte sind außerordentlich positiv. Die neue A-Klasse wird künftig neben dem bewährten vielseitigen Fünftürer erstmals auch als dreitüriges Modell angeboten. Die Auslieferungen an Kunden werden im September beginnen.
- » Im Mai wurde das McLaren Technology Centre in Woking, Großbritannien, eröffnet. Zeitgleich wurden die ersten Fahrzeuge des Mercedes-Benz SLR McLaren an Kunden übergeben. Der Exklusivität des Sportwagens entsprechend ist die Stückzahl limitiert. Über den Lebenszyklus von sieben Jahren sollen insgesamt 3.500 Mercedes-Benz SLR McLaren das mit modernster Fertigungstechnik ausgestattete Werk in Woking verlassen.

smart forfour erfolgreich gestartet

- » Die neue, dritte Baureihe der Marke smart, der smart forfour, hatte einen guten Start. Zur Absatzsteigerung der Marke smart um 24% auf 45.100 Fahrzeuge trug der smart forfour mit 17.800 Fahrzeugen entscheidend bei.

Absatz	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd. in %
	Gesamt	585.341	
Westeuropa	397.030	411.406	-3
Deutschland	185.226	191.093	-3
USA	104.474	108.633	-4
Japan	19.372	21.106	-8
Übrige Märkte	64.465	67.985	-5

Chrysler Group

- » **Deutliche Ergebnisverbesserung durch Markterfolg der neuen Produkte**
- » **Weitere Produktivitätsfortschritte in der Fertigung**
- » **Produktqualität erneut gesteigert**

In Millionen	Q2 04	Q2 04	Q2 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	628	516	(948)	.
Umsatz	16.084	13.206	11.834	+12
Absatz		781.443	721.901	+8
Produktion		740.463	721.158	+3
Beschäftigte (30.06.)		89.183	97.070	-8

Absatz	Q2 04	Q2 03	Veränd. in %
Gesamt	781.443	721.901	+8
NAFTA	735.860	675.564	+9
USA	638.032	582.410	+10
Übrige Märkte	45.583	46.337	-2

Neue Fahrzeuge im Markt sehr erfolgreich

- » Die Chrysler Group hat die Verkäufe an Kunden im zweiten Quartal 2004 weltweit um 3% auf 759.800 Fahrzeuge gesteigert. Der Zuwachs ist vor allem auf den Erfolg der neuen Produkte wie den Chrysler 300 und 300C, den Dodge Magnum, den Dodge Durango und die neuen Minivans zurückzuführen. In den USA stiegen die Verkäufe um 3%, der Marktanteil erreichte 13,5% (i. V. 13,3%).
- » Die Auslieferungen an die Händler erhöhten sich um 8% auf 781.400 Fahrzeuge. Zum Ende des zweiten Quartals betrug der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA 605.600 (i. V. 518.600) Fahrzeuge. Das entspricht einer Reichweite von 72 (i. V. 63) Tagen. Der Anstieg des Fahrzeugbestands ist im Wesentlichen auf höhere Händlerbestände im Zusammenhang mit der Einführung der zahlreichen neuen Modelle im ersten Halbjahr 2004 zurückzuführen.

Positiver Ergebnistrend setzt sich fort

- » Der Umsatz der Chrysler Group stieg aufgrund der höheren Auslieferungen und des höherwertigen Modell-Mix um 12% auf € 13,2 Mrd. Der Anstieg in US-Dollar betrug 18%.
- » Aufgrund der Attraktivität der neuen Produkte konnten wir die Kaufanreize gegenüber dem zweiten Quartal 2003 insgesamt reduzieren. Ferner trugen der höhere Absatz sowie weitere Kostensenkungen zur positiven Ergebnisentwicklung bei. Die Chrysler Group erreichte einen Operating Profit von € 516 Mio.

Im zweiten Quartal des Vorjahres hatten vor allem die stark gestiegenen Kaufanreize sowie dadurch notwendig gewordene Rückstellungen für Fahrzeuge im Händlerbestand und garantierte Restwerte zu einem Operating Loss von € 0,9 Mrd. geführt.

Qualität und Produktivität weiter gesteigert

- » Nach der von J.D. Power im Jahr 2004 durchgeführten Qualitätsstudie »Initial Quality Survey« hat sich die Qualität der Fahrzeuge der Chrysler Group gegenüber dem Vorjahr um 11% verbessert. Alle ihre Marken schnitten besser ab als im Vorjahr; zwei Fahrzeuge, das Dodge Stratus Coupé und der schwere Dodge Ram Pick-up, erreichten Platz 1 in ihrem Segment. Auch der neue Dodge Durango, der seit November 2003 im Markt ist, wurde um 12% besser bewertet als sein Vorgänger.
- » Im zweiten Jahr in Folge erzielte die Chrysler Group mit 7,8% im Jahr 2003 den größten Produktivitätsfortschritt in der Branche. Dies belegt der im Juni veröffentlichte Harbour Report North America, eine anerkannte Analyse zur Messung der Fertigungsproduktivität von Automobilherstellern in den USA.
- » Im Werk St. Louis Süd (Missouri) wird die Chrysler Group zusätzliche Mittel investieren, um auch bei den dort gefertigten Minivans künftig die im Markt sehr erfolgreiche Stow 'n' Go Technik (versenkbare zweite und dritte Sitzreihe) einbauen zu können. Diese Investitionen tragen auch dazu bei, die Fertigungsstrukturen in den Werken der Chrysler Group flexibler zu gestalten und das Produktionsvolumen kurzfristig der Nachfrage anpassen zu können.

In Millionen	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	991	814	(796)	.
Umsatz	30.771	25.266	24.513	+3
Absatz		1.466.194	1.369.281	+7
Produktion		1.421.176	1.373.229	+3
Beschäftigte (30.06.)		89.183	97.070	-8

Absatz	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd. in %
Gesamt	1.466.194	1.369.281	+7
NAFTA	1.375.175	1.286.785	+7
USA	1.220.615	1.113.133	+10
Übrige Märkte	91.019	82.496	+10

Nutzfahrzeuge

- » **Deutliche Steigerung von Absatz und Umsatz**
- » **Operating Profit mit € 468 Mio. erheblich verbessert**
- » **Starkes Wachstum im Lkw-Geschäft**

In Millionen	Q2 04	Q2 04	Q2 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	570	468	222	+111
Umsatz	10.916	8.963	6.580	+36
Absatz		184.937	125.696	+47
Produktion		198.267	123.089	+61
Beschäftigte (30.06.)		110.966	89.000	+25

Absatz, Umsatz und Ergebnis kräftig gesteigert

- » Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge steigerte seinen Absatz im zweiten Quartal um 47% auf 184.900 Einheiten. Der Umsatz wuchs um 36% auf € 9,0 Mrd. Ohne die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), die seit dem 31. März 2004 mit einem Zeitversatz von einem Monat vollkonsolidiert wird, hätte sich ein Absatzanstieg um 24% und ein Umsatzwachstum um 22% ergeben.
- » Der Operating Profit konnte aufgrund des höheren Absatzes sowie der erfolgreichen Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme von € 222 auf € 468 Mio. deutlich verbessert werden.

Weiterhin positive Entwicklung in allen Geschäftsbereichen

- » Im Lkw-Geschäft setzte sich im zweiten Quartal 2004 die positive Geschäftsentwicklung fort.

Der Geschäftsbereich Lkw NAFTA (Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses) steigerte seinen Absatz um 24% auf 40.200 Fahrzeuge. Insbesondere bei den schweren Lkw haben wir in einem stark wachsenden Markt kräftig zugelegt, konnten den Marktanteil aufgrund von Kapazitätsengpässen allerdings nicht ganz halten.

Auch der Absatz im Geschäftsbereich Lkw Europa/Lateinamerika (Mercedes-Benz) lag mit 35.100 Fahrzeugen deutlich über dem Vorjahr (+34%), was vor allem auf die hohe Nachfrage nach dem Actros sowie das sehr starke Wachstum des türkischen Marktes und die zunehmende Markterholung in Lateinamerika zurückzuführen ist.

In Millionen	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	896	736	269	+174
Umsatz	18.969	15.575	12.354	+26
Absatz		310.727	232.733	+34
Produktion		336.303	239.728	+40
Beschäftigte (30.06.)		110.966	89.000	+25

Absatz	Q2 04	Q2 03	Veränd. in %
	Gesamt	184.937	
Westeuropa	74.793	63.773	+17
Deutschland	29.096	26.344	+10
USA	37.756	28.923	+31
Lateinamerika	14.248	9.178	+55
Übrige Märkte	58.140	23.822	+144

MFTBC setzte in den Monaten April bis Juni 44.800 (i. V. 41.300) Fahrzeuge ab. Während MFTBC beim Absatz außerhalb Japans weiter zulegen konnte, gingen die Zulassungen in Japan zurück. Der Marktanteil von Fuso in Japan lag bei 26,5% (i. V. 28,4%).

- » Der Geschäftsbereich Mercedes-Benz Transporter steigerte seinen Absatz insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung in Osteuropa und Lateinamerika um 21% auf 73.200 Fahrzeuge. Bei den Marktanteilen konnten die neuen Modelle Viano und Vito in Westeuropa leicht zulegen.
- » Der Absatz des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Omnibusse erhöhte sich um 30% auf 8.500 Busse und Fahrgestelle. Vor allem in Westeuropa, der Türkei und in Lateinamerika erhöhte sich die Nachfrage.

Neuordnung der strategischen Allianz mit Hyundai Motor

- » Im Mai haben DaimlerChrysler und Hyundai Motor vereinbart, die Nutzfahrzeugmotoren-Allianz sowie die Gespräche über ein Nutzfahrzeug-Joint Venture zu beenden. Aufgrund der Mehrheitsbeteiligung an MFTBC und der erreichten Fortschritte in China hatte die Zusammenarbeit mit Hyundai für DaimlerChrysler an strategischer Bedeutung verloren. Das Projekt zur gemeinsamen Entwicklung mittelgroßer Benzinmotoren für Personenwagen (World Engine Projekt) sowie Einzelprojekte, wie die Lieferung von Motoren der Baureihe OM 906 für mittel-schwere Busse an Hyundai Motor, werden jedoch fortgeführt.

Absatz	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd. in %
	Gesamt	310.727	
Westeuropa	131.039	117.161	+12
Deutschland	48.825	44.156	+11
USA	71.332	53.327	+34
Lateinamerika	25.937	18.090	+43
Übrige Märkte	82.419	44.155	+87

Dienstleistungen

- » **Operating Profit mit € 472 Mio. weiter gesteigert**
- » **Positive Geschäftsentwicklung in allen Regionen**
- » **Wachsende Bedeutung der Finanzdienstleistungen für die Fahrzeugmarken des Konzerns**

In Millionen	Q2 04	Q2 04	Q2 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	575	472	334	+41
Umsatz	4.218	3.463	3.508	-1
Vertragsvolumen	127.296	104.521	103.317	+1
Neugeschäft	16.421	13.483	12.198	+11
Beschäftigte (30.06.)		11.132	10.837	+3

Operating Profit weiter gesteigert

- » Mit einem Operating Profit von € 472 Mio. hat das Geschäftsfeld Dienstleistungen im zweiten Quartal das gute Vorjahresergebnis deutlich übertroffen (+41%). Maßgeblich dafür waren eine verbesserte Profitabilität des Gesamtportfolios sowie der geringere Bedarf für die Risikoversorge.
- » Das Neugeschäft stieg um 11% auf € 13,5 Mrd. Im zweiten Quartal wurden weltweit 578.100 (i. V. 503.200) neue Verträge abgeschlossen. Das Vertragsvolumen lag zum Ende des zweiten Quartals mit € 104,5 Mrd. auf Vorjahresniveau; Wechselkursbereinigt stieg das Portfolio um 6%.

Weiterhin erfreuliche Entwicklung in Nordamerika

- » In Nordamerika haben wir die Prozesse im Forderungsmanagement und bei der Verwertung von Leasingrückläufern, dem Remarketing, weiter verbessert. Hier konnte Mercedes-Benz Credit den Anteil der über unsere Händler abgesetzten Leasingrückläufer deutlich steigern. Mit maßgeschneiderten Angeboten trugen die Finanzdienstleistungen auch zum Verkaufserfolg der neuen Modelle der Chrysler Group bei. Im Nutzfahrzeuggeschäft konnte DaimlerChrysler Services aufgrund verstärkter Marketing-Aktivitäten mit den Freightliner-Händlern das Geschäftsvolumen erhöhen. Das Vertragsvolumen in Nordamerika lag bei € 75,4 (i. V. € 76,9) Mrd., bereinigt um Wechselkurseffekte stieg es um 4%.

Wachstum in Europa, Asien und Lateinamerika

- » In den europäischen Märkten ist das Portfolio um 9% auf € 24,2 Mrd. überdurchschnittlich gewachsen. Das Vertragsvolumen stieg insbesondere in Deutschland (+11%) und Großbritannien (+17%). Ebenfalls sehr dynamisch war der Anstieg des Vertragsvolumens in den neuen EU-Mitgliedstaaten. In einem verbesserten wirtschaftlichen Umfeld konnten die Finanzdienstleistungsgesellschaften in Lateinamerika ihr Volumen um 8% auf € 0,6 Mrd. erhöhen. Auch in Asien ist das Portfolio dynamisch um 11% auf € 3,2 Mrd. gestiegen.

DaimlerChrysler Bank wächst im Automobilgeschäft weiter

- » Auch im zweiten Quartal konnte die DaimlerChrysler Bank beim Neugeschäft mit automobilen Finanzdienstleistungen um 11% auf € 2,1 Mrd. deutlich zulegen. Im Juni wurde das Angebot um eine Autoversicherung erweitert. Zum Ende des zweiten Quartals betreute die DaimlerChrysler Bank über 890.000 Kunden (+19%).

Toll Collect bereitet Mauteinführung vor

- » Das Toll Collect Konsortium, an dem DaimlerChrysler Services mit 45% beteiligt ist, arbeitet mit Nachdruck daran, mit der Erhebung der Lkw-Maut in Deutschland am 1. Januar 2005 zu beginnen. Die Erweiterung des Systems mit zusätzlichen Funktionen soll zum 1. Januar 2006 erfolgen.

In Millionen	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	844	693	753	-8
Umsatz	8.324	6.835	7.116	-4
Vertragsvolumen	127.296	104.521	103.317	+1
Neugeschäft	29.377	24.121	23.248	+4
Beschäftigte (30.06.)		11.132	10.837	+3

Übrige Aktivitäten

Übrige Aktivitäten				
	Q2 04	Q2 04	Q2 03	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	104	85	217	-61

Im Segment Übrige Aktivitäten sind unsere Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) und der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) sowie seit dem 1. Januar 2004 auch der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway enthalten, der bisher Teil des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge war. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Das Segment Übrige Aktivitäten enthält auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften.

Die anteiligen operativen Ergebnisse unserer Beteiligungen EADS und MMC gehen in den Operating Profit von DaimlerChrysler mit einem Zeitversatz von einem Quartal ein. Durch den Verzicht auf die Teilnahme an unterstützenden Kapitalmaßnahmen bei MMC hat DaimlerChrysler seinen maßgeblichen Einfluss aufgegeben und die Beteiligung an MMC daher ab dem 30. Juni 2004 als zum Marktwert bilanziertes Investment in den Konzernabschluss einbezogen.

Der Rückgang des Operating Profit ist vor allem auf den im Gegensatz zum Vorjahr negativen Ergebnisbeitrag von MMC sowie auf den Wegfall des Ergebnisbeitrags des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines zurückzuführen, der zum 31. Dezember 2003 veräußert wurde.

DaimlerChrysler Off-Highway				
	Q2 04	Q2 04	Q2 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Umsatz	508	417	380	+10
Auftragseingang	515	423	369	+15
Beschäftigte (30.06.)		7.000	7.079	-1

Anstieg bei Umsatz und Auftragseingang

- » Im zweiten Quartal 2004 entwickelte sich die Nachfrage nach Off-Highway-Dieselmotoren weltweit positiv; in Asien war ein großer Nachfrageschub festzustellen.
- » Der Umsatz des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Off-Highway erhöhte sich im zweiten Quartal um 10% auf € 417 Mio. Zuwächse konnten insbesondere in den Bereichen Dezentrale Energietechnik (Motoren für die Stromerzeugung) und Rail (Motoren für Lokomotiven) erreicht werden. Während die Dezentrale Energietechnik vor allem von einer starken Nachfrage aus dem asiatischen Raum profitierte, wurden die Absatzsteigerungen bei den Bahnmotoren vorwiegend in Deutschland erzielt.
- » Der Auftragseingang stieg deutlich von € 369 auf € 423 Mio. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Aufträgen aus Asien zur Lieferung von Motoren zur Stromerzeugung. Niedrigere Bestelleingänge in anderen Bereichen konnten damit mehr als ausgeglichen werden.

Übrige Aktivitäten				
	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	267	219	289	-24

DaimlerChrysler Off-Highway				
	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Umsatz	882	724	710	+2
Auftragseingang	1.136	933	887	+5
Beschäftigte (30.06.)		7.000	7.079	-1

EADS

- » Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), das zweitgrößte Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungstechnikunternehmen der Welt, hat sich im ersten Halbjahr 2004 weiterhin positiv entwickelt. Die Erholung in der zivilen Luftfahrt wird bereits im Geschäftsverlauf sichtbar.
- » Im zweiten Quartal 2004 lieferte Airbus insgesamt 94 (i. V. 84) Flugzeuge aus. Von Januar bis Juni hat Airbus insgesamt 161 (i. V. 149) Flugzeuge ausgeliefert und lag damit vor seinem Hauptwettbewerber Boeing. Bei den Auslieferungen entfielen 117 Flugzeuge auf die A320-Familie. Zudem wurden 39 Flugzeuge vom Typ A330/A340 den Kunden übergeben.
- » Im April unterzeichnete China Southern Airlines einen Kaufvertrag über 21 Flugzeuge der Airbus A320-Familie. Die Airline ist nunmehr einer der größten A320-Kunden in Asien. Auch die amerikanische Niedrigpreis-Fluggesellschaft Jet Blue Airways bestellte im zweiten Quartal 30 Flugzeuge vom Typ A320.
- » Der Geschäftsbereich Militärische Transportflugzeuge erhielt im April den Zuschlag für die Lieferung von fünf Airbus-Tankflugzeugen an die australische Luftwaffe. Die EADS stellte damit ihre Konkurrenzfähigkeit auf diesem strategisch wichtigen Wachstumsmarkt erneut unter Beweis.
- » Im Rahmen der Internationalen Luftfahrtausstellung ILA in Berlin erteilte die Betreibergesellschaft Arianespace der EADS den Auftrag zur Produktion von 30 Ariane-5-Trägerraketen im Gesamtwert von rund € 3 Mrd.
- » Im April erhielt EADS Astrium vom kanadischen Satellitenbetreiber Telesat den Auftrag für die Lieferung des neuen Telekommunikationssatelliten Anik F3.

Mitsubishi Motors Corporation

- » Am 21. Mai 2004 hat Mitsubishi Motors (MMC) seinen Jahresabschluss für das am 31. März 2004 abgeschlossene Geschäftsjahr 2003/04 vorgelegt. Vor allem aufgrund des starken Nachfragerückgangs in den USA infolge des intensiven Wettbewerbs und einer restriktiveren Kreditvergabepolitik weist MMC einen operativen Verlust in Höhe von JPY 96,9 Mrd. (€ 745 Mio.) aus. Im Konzernergebnis von JPY -215,4 Mrd. (€ -1,7 Mrd.) haben sich darüber hinaus Wertberichtigungen auf Steuerlatenzen ausgewirkt.
- » In den Monaten April bis Juni 2004 ging der Absatz bei MMC um 11% auf 338.200 Fahrzeuge zurück. Während die Verkäufe in Europa um 9% stiegen, nahm der Absatz in Japan (-38%) und in Nordamerika (-30%) sehr stark ab.
- » Nachdem Vorstand und Aufsichtsrat von DaimlerChrysler am 22. April 2004 beschlossen hatten, an einer geplanten Kapitalerhöhung nicht teilzunehmen und damit keine weitere finanzielle Unterstützung zu geben, erarbeitete MMC zusammen mit seinen Anteilseignern Mitsubishi Heavy Industries, Mitsubishi Corporation und der Bank of Tokyo-Mitsubishi einen neuen mittelfristigen Geschäftsplan. Dieser »Revitalization Plan« wurde am 21. Mai der Öffentlichkeit vorgestellt und hat zum Ziel, das Kundenvertrauen zurückzugewinnen und in allen Bereichen die Kosten drastisch zu reduzieren. Am 16. Juni wurden weitere ergänzende Maßnahmen angekündigt. DaimlerChrysler und Mitsubishi Motors haben sich darauf verständigt, vertraglich vereinbarte Projekte weiterzuführen.
- » Im Rahmen des »Revitalization Plans« wurde zur Stärkung der Kapitalausstattung auch die Zuführung von neuem Kapital vereinbart. Durch die Ausgabe von Stamm- und Vorzugsaktien flossen MMC bis Mitte Juli rund JPY 496 Mrd. (€ 3,8 Mrd.) zu. Mit der Durchführung dieser Kapitalerhöhung verringerte sich der Anteil von DaimlerChrysler an MMC von 37% auf unter 25%. Aufgrund der ausgegebenen Pflichtwandelanleihen wird sich der Anteil von DaimlerChrysler weiter signifikant verringern.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

In Millionen	Q2 04	Q2 04	Q2 03
	US \$	€	€
Mercedes Car Group	856	703	861
Chrysler Group	628	516	(948)
Nutzfahrzeuge	570	468	222
Dienstleistungen	575	472	334
Übrige Aktivitäten	104	85	217
Eliminierungen	(192)	(158)	(45)
DaimlerChrysler-Konzern	2.541	2.086	641

In Millionen	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03
	US \$	€	€
Mercedes Car Group	1.634	1.342	1.549
Chrysler Group	991	814	(796)
Nutzfahrzeuge	896	736	269
Dienstleistungen	844	693	753
Übrige Aktivitäten	267	219	289
Eliminierungen	(215)	(177)	(20)
DaimlerChrysler-Konzern	4.417	3.627	2.044

Konzern-Operating Profit im zweiten Quartal um € 1,4 Mrd. über dem Vorjahr

- » DaimlerChrysler erzielte im zweiten Quartal des laufenden Jahres einen Operating Profit von € 2.086 Mio. und übertraf damit das Ergebnis der Vorjahresperiode um € 1.445 Mio.
- » Die Verbesserung des Operating Profit resultierte ganz überwiegend aus dem Industriegeschäft. Neben der Chrysler Group, die das operative Ergebnis um € 1.464 Mio. erheblich steigern konnte, trug auch das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge deutlich zum Ergebnisanstieg bei. Die Mercedes Car Group konnte hingegen erwartungsgemäß nicht an das hohe Vorjahresniveau anknüpfen. Der Operating Profit der Übrigen Aktivitäten lag im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang des Ergebnisbeitrags von Mitsubishi Motors ebenfalls unter dem Vorjahresergebnis.
- » Der Operating Profit des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Financial Services) stieg um € 160 Mio. auf € 488 Mio. und war damit ursächlich für die Verbesserung des Geschäftsfelds Dienstleistungen.
- » Mit Wirkung zum 1. Januar 2004 wurde der bislang dem Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge zugeordnete Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway den Übrigen Aktivitäten zugeordnet. Die Vorjahreswerte für den Operating Profit dieser beiden Geschäftsfelder wurden entsprechend angepasst.

Operating Profit der Mercedes Car Group erwartungsgemäß zurückgegangen

- » Die Mercedes Car Group erzielte im abgelaufenen Quartal einen Operating Profit von € 703 Mio. und lag damit erwartungsgemäß unter dem Vorjahresquartal (€ 861 Mio.).
- » Neben Absatzrückgängen bei Mercedes-Benz Pkw, die nur teilweise durch die Modellläufe der neuen Generation der C-Klasse sowie des neuen SLK kompensiert werden konnten, waren höhere Anlaufkosten und Vorleistungen für neue Produkte sowie Aufwendungen für die Fortführung der Qualitätsoffensive ursächlich für den Ergebnisrückgang.

- » Darüber hinaus haben Währungseinflüsse - im Wesentlichen des US-Dollar und des Yen - den Operating Profit der Mercedes Car Group im Vergleich zum zweiten Quartal des Vorjahres beeinträchtigt.

- » Der Ergebnisbeitrag von smart war negativ. Die Markteinführung des smart forfour zu Beginn des zweiten Quartals führte zu einer deutlichen Absatzsteigerung mit positiven Ergebniseffekten, die jedoch die Markteinführungskosten, die Effekte aus lebenszyklusbedingten Absatzrückgängen des smart fortwo sowie die Vorleistungen für den smart formore nicht kompensieren konnten.

Deutliche Ergebnisverbesserung bei der Chrysler Group

- » Im zweiten Quartal 2004 erzielte die Chrysler Group einen Operating Profit von € 516 Mio. verglichen mit einem Operating Loss in Höhe von € 948 Mio. im Vorjahresquartal.
- » Der Ergebnisanstieg beruhte im Wesentlichen auf geringeren Preisnachlässen und gestiegenen Fahrzeugauslieferungen sowie anhaltenden Kosteneinsparungen. Die gegenüber dem zweiten Quartal des Vorjahres zurückgegangenen Aufwendungen für Preisnachlässe stehen insbesondere im Zusammenhang mit den stark gestiegenen Kaufanreizen in den USA im zweiten Quartal 2003, die auch die Bildung zusätzlicher Rückstellungen für Verkaufsförderungsmaßnahmen für Fahrzeugbestände bei den Händlern notwendig machten, sowie mit der erfolgreichen Einführung der neuen Produkte im ersten Halbjahr 2004.

- » Die Fahrzeugauslieferungen stiegen im zweiten Quartal um 59.500 Fahrzeuge auf insgesamt 781.400 Fahrzeuge. Der erhöhte Fahrzeugabsatz war teilweise durch eine höhere Händlerbevorratung im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Einführung neuer Produkte verursacht.

Operating Profit

	Q2 04	Q2 04	Q2 03
In Millionen	US \$	€	€
Industriegeschäft	1.946	1.598	313
Financial Services	595	488	328
DaimlerChrysler-Konzern	2.541	2.086	641

	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03
	US \$	€	€
	3.192	2.621	1.298
	1.225	1.006	746
	4.417	3.627	2.044

- » Im Operating Profit des abgelaufenen Quartals waren Restrukturierungsaufwendungen von € 81 Mio. enthalten, die zum einen durch im Turnaround Plan beschlossene Maßnahmen und zum anderen durch Personalabbaumaßnahmen bedingt waren. Darüber hinaus war das Ergebnis des abgelaufenen Quartals durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von € 95 Mio. positiv beeinflusst, um die Rückstellungshöhe an erwartete Zahlungen anzupassen.

Anhaltend positive Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge

- » Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge steigerte den Operating Profit im zweiten Quartal 2004 deutlich von € 222 Mio. auf € 468 Mio. Im Wesentlichen trugen hierzu der höhere Absatz, insbesondere im Lkw-Geschäft und im Geschäftsbereich DaimlerChrysler Omnibusse, die erfolgreiche Markteinführung der Van-Familie Viano und Vito im Geschäftsbereich Mercedes-Benz Transporter sowie die weitere Umsetzung der Effizienzsteigerungsprogramme in den Geschäftsbereichen bei.

Operating Profit bei Dienstleistungen durch starkes Finanzdienstleistungsgeschäft über Vorjahresniveau

- » Im zweiten Quartal 2004 stieg der Operating Profit des Geschäftsfelds Dienstleistungen gegenüber dem Vorjahr um 41% auf € 472 (Q2 2003: € 334) Mio.
- » Ausschlaggebend hierfür waren Effizienzsteigerungen im operativen Geschäft, insbesondere bei der Risikosteuerung des Vertragsportfolios in Nordamerika sowie eine insgesamt verbesserte Profitabilität des Gesamtportfolios.
- » Zusätzlich positiv wirkten Verbesserungen des Marktumfelds, so dass geringere Vorsorgen für Kreditrisiken notwendig wurden.

Übrige Aktivitäten durch Rückgang des anteiligen Ergebnisses von Mitsubishi Motors belastet

- » Die Übrigen Aktivitäten weisen im zweiten Quartal 2004 einen Operating Profit von € 85 (i. V. € 217) Mio. aus. Das abgelaufene Quartal war im Wesentlichen durch den deutlichen Rückgang des anteiligen operativen Ergebnisses von Mitsubishi Motors aufgrund der geringen Nachfrage belastet. Daneben führte die Nichtteilnahme von DaimlerChrysler an beschlossenen Kapitalmaßnahmen bei der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) zu einem Verlust aus der Anteilsverwässerung, der durch bisher neutral bilanzierte Gewinne aus der Kursabsicherung des MMC-Investments mehr als ausgeglichen wurde. Darüber hinaus enthielt das Vorjahresquartal noch den Operating Profit des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines, der mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 veräußert wurde. Einen positiven Beitrag zum Operating Profit der Übrigen Aktivitäten leistete der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway, der sein Ergebnis im zweiten Quartal 2004 gegenüber dem Vorjahr verbessern konnte. Der positive Ergebnisbeitrag von EADS lag auf dem Niveau des Vorjahres.

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 ausgliederten Fondsvermögen und den Aufwendungen für die Tilgung versicherungsmathematischer Gewinne bzw. Verluste. Im Operating Profit werden diese Bestandteile des Altersversorgungsaufwands nicht berücksichtigt, da diese nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind, sondern aus finanzwirtschaftlichen Sachverhalten resultieren.

Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis

	Q2 04	Q2 04	Q2 03
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	2.541	2.086	641
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(288)	(236)	(234)
Operatives Beteiligungsergebnis	(24)	(20)	(144)
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	(19)
Übriges nicht operatives Ergebnis	(3)	(2)	(21)
Ergebnis vor Finanzergebnis	2.226	1.828	223

» Das operative Beteiligungsergebnis beinhaltet die Ergebnisbeiträge der operativen Beteiligungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis auszuweisen sind. Diese werden dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im zweiten Quartal 2004 ergab sich hieraus ein insgesamt positiver Beitrag zum Operating Profit von € 20 (Q2 2003: € 144) Mio. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahresquartal war im Wesentlichen auf den stark rückläufigen Ergebnisbeitrag der at equity bilanzierten Beteiligung an Mitsubishi Motors zurückzuführen. Das anteilige Equity-Ergebnis von EADS lag auf Vorjahresniveau.

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

Konzernergebnis trotz stark rückläufigem Finanzergebnis über Vorjahr

» Das Finanzergebnis belief sich im abgelaufenen Quartal auf - € 478 (Q2 2003: - € 18) Mio. Der erhebliche Rückgang um € 460 Mio. war fast ausschließlich auf das negative Beteiligungsergebnis von - € 392 Mio. gegenüber einem positiven Beteiligungsergebnis von € 60 Mio. im Vorjahresquartal zurückzuführen. Hier wirkte sich das anteilig einbezogene negative Ergebnis von Mitsubishi Motors aus, das neben Belastungen aus dem operativen Geschäft im Wesentlichen durch Wertberichtigungen auf aktivierte Steuerlatenzen beeinflusst war. Das Zinsergebnis (- € 63 Mio.; Q2 2003: - € 114 Mio.) sowie das übrige Finanzergebnis (- € 23 Mio.; Q2 2003: € 36 Mio.) lagen zusammen auf Vorjahresniveau.

	Q1-2 04	Q1-2 04	Q1-2 03
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	4.417	3.627	2.044
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(579)	(475)	(440)
Operatives Beteiligungsergebnis	(7)	(6)	(223)
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	(53)
Übriges nicht operatives Ergebnis	(48)	(40)	(32)
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.783	3.106	1.296

» Für das zweite Quartal 2004 wird ein Konzernergebnis von € 554 (i. V. € 109) Mio. ausgewiesen. Der im Vergleich zum Anstieg des Ergebnisses vor Finanzergebnis und Ertragsteuern – und damit des Operating Profit – relativ geringe Anstieg des Konzernergebnisses war zum einen auf das mit - € 485 Mio. negative Ergebnis aus der Beteiligung an Mitsubishi Motors zurückzuführen. Zum anderen führte ein höheres zu versteuerndes Ergebnis zu entsprechend gestiegenen Steueraufwendungen.

» Das Ergebnis je Aktie betrug € 0,55 gegenüber € 0,11 im Vorjahresquartal.

Anstieg der Bilanzsumme durch erstmalige Einbeziehung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) und Ausweitung des Absatzfinanzierungsgeschäfts

» Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2003 um € 11,1 Mrd. auf € 189,4 Mrd. Der Anstieg war neben der Ausweitung des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf die zum 31. März 2004 erfolgte Vollkonsolidierung der MFTBC zurückzuführen. Zusätzlich erhöhten Wechselkurseffekte in Höhe von € 3,3 Mrd. die Bilanzsumme.

» Die zum 30. Juni 2004 gestiegenen Sachanlagen resultierten überwiegend aus der erstmaligen Einbeziehung der Bilanz von MFTBC. Die Erweiterung des Konsolidierungskreises um MFTBC führte neben dem unterjährigen Produktionsverlauf im Fahrzeuggeschäft zu einem Anstieg der Vorräte sowie der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Gegenläufig reduzierte die Bewertung und Beendigung derivativer Finanzinstrumente die übrigen Forderungen. Der erhöhte Bilanzstand der Vermieteten Gegenstände und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen beruhte auf der Ausweitung des Absatzfinanzierungsgeschäfts und auf Wechselkurseffekten. Die Rückstellungen stiegen ebenfalls währungsbedingt sowie durch die Vollkonsolidierung von MFTBC an. 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 verringerte sich von € 34,5 Mrd. zum Jahresende 2003 auf € 34,3 Mrd. zum 30. Juni 2004. Ausschlaggebend für den Rückgang waren neben der Dividendenaus-schüttung für das Geschäftsjahr 2003 die ergebnisneutrale Be-wertung von derivativen Finanzinstrumenten. Gegenläufig erhöhten das Konzernergebnis, Effekte aus der Währungsum-rechnung und die ergebnisneutrale Bewertung von Wert-papieren das Eigenkapital.
- » Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. Juni 2004 18,1% gegen-über 18,5% zum Jahresende 2003. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 25,3 (31. Dezember 2003: 26,1)%. Der Rückgang der Eigenkapitalquoten stand auch im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung von MFTBC.

Kapitalflussrechnung durch Veränderungen im Working Capital gekennzeichnet

- » Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit war mit € 8,8 Mrd. gegenüber dem ersten Halbjahr 2003 (€ 9,5 Mrd.) rückläufig. Die Entwicklung war im Wesentlichen auf geringere Mittel-freisetzungen im Working Capital des Industriegeschäfts zurück-zuführen. Gegenläufig wirkten höhere Mittelzuflüsse infolge der verbesserten Ergebnissituation. Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit bei Financial Services war mit € 3,9 Mrd. gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.
- » Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit erhöhte sich gegen-über dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um € 1,1 Mrd. auf € 10,3 Mrd. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus gerin-geren Erlösen aus dem Verkauf vermieteter Gegenstände bei Financial Services. Dagegen standen 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 zugehen-den Zahlungsmittel (€ 0,4 Mrd.) ergab sich für die im Jahr 2004 erworbenen Anteile kein Mittelabfluss. Im ersten Halbjahr 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 resultierte ein Mittelabfluss von - € 1,4 Mrd. Dieser war überwiegend auf die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2003 im zweiten Quartal zurückzuführen. Im Vorjahr wirkte gegen-läufig zur Dividendenzahlung die Aufnahme von Finanzver-bindlichkeiten (netto). Insgesamt ergab sich daher im ersten Halbjahr 2003 ein Mittelzufluss von € 1,0 Mrd.

- » Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2003 um € 2,7 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die länger-laufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, wurde von € 14,3 Mrd. auf € 12,2 Mrd. zurückgeführt.

Ereignisse nach Ablauf des zweiten Quartals 2004

- » Nach Ablauf des zweiten Quartals 2004 sind über die bereits dargestellten Entwicklungen hinaus keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für DaimlerChrysler von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten. Der Geschäftsverlauf im Juli dieses Jahres be-stätigt die im Ausblick getroffenen Aussagen.

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) Q2

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q2 2004 (Anm. 1) \$	Q2 2004 €	Q2 2003 €	Q2 2004 €	Q2 2003 €	Q2 2004 €	Q2 2003 €
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)							
Umsatzerlöse	45.150	37.072	33.860	33.611	30.351	3.461	3.509
Umsatzkosten	(36.022)	(29.577)	(27.761)	(26.922)	(25.035)	(2.655)	(2.726)
Bruttoergebnis vom Umsatz	9.128	7.495	6.099	6.689	5.316	806	783
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(5.359)	(4.401)	(4.515)	(4.080)	(4.124)	(321)	(391)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.682)	(1.381)	(1.471)	(1.381)	(1.471)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	182	150	115	132	106	18	9
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(43)	(35)	(5)	(35)	(5)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	2.226	1.828	223	1.325	(178)	503	401
Finanzergebnis (einschließlich Verluste aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 135 Mio. in 2004)	(582)	(478)	(18)	(478)	(16)	-	(2)
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.644	1.350	205	847	(194)	503	399
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(932)	(766)	(78)	(575)	87	(191)	(165)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(37)	(30)	(12)	(27)	(11)	(3)	(1)
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	675	554	115	245	(118)	309	233
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	-	-	(6)	-	(6)	-	-
Konzernergebnis	675	554	109	245	(124)	309	233
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	0,67	0,55	0,11				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	-				
Konzernergebnis	0,67	0,55	0,11				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	0,67	0,55	0,11				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	-				
Konzernergebnis	0,67	0,55	0,11				

DaimlerChrysler AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-2

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2004	Q1-2 2004	Q1-2 2003	Q1-2 2004	Q1-2 2003	Q1-2 2004	Q1-2 2003
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	84.550	69.423	67.112	62.592	59.995	6.831	7.117
Umsatzkosten	(67.557)	(55.470)	(54.564)	(50.250)	(48.957)	(5.220)	(5.607)
Bruttoergebnis vom Umsatz	16.993	13.953	12.548	12.342	11.038	1.611	1.510
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(10.329)	(8.481)	(8.708)	(7.879)	(8.018)	(602)	(690)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.218)	(2.642)	(2.863)	(2.642)	(2.863)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	400	328	324	301	303	27	21
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(63)	(52)	(5)	(52)	(5)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.783	3.106	1.296	2.070	455	1.036	841
Finanzergebnis (einschließlich Verluste aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 135 Mio. in 2004)	(1.056)	(867)	(130)	(871)	(132)	4	2
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.727	2.239	1.166	1.199	323	1.040	843
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(1.528)	(1.254)	(468)	(868)	(104)	(386)	(364)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(46)	(38)	(15)	(34)	(12)	(4)	(3)
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1.153	947	683	297	207	650	476
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	-	-	14	-	14	-	-
Konzernergebnis	1.153	947	697	297	221	650	476
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1,14	0,94	0,67				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	0,02				
Konzernergebnis	1,14	0,94	0,69				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1,13	0,93	0,67				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	0,02				
Konzernergebnis	1,13	0,93	0,69				

DaimlerChrysler AG

Konzernbilanz

(in Millionen)	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	30. Juni 2004 (ungeprüft)	30. Juni 2004 (ungeprüft)	31. Dez. 2003	30. Juni 2004 (ungeprüft)	31. Dez. 2003 (ungeprüft)	30. Juni 2004 (ungeprüft)	31. Dez. 2003 (ungeprüft)
	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Aktiva							
Geschäftswerte	2.438	2.002	1.816	1.941	1.757	61	59
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.817	3.134	2.819	3.054	2.731	80	88
Sachanlagen	43.713	35.892	32.917	35.735	32.761	157	156
Finanzanlagen	9.903	8.131	8.748	7.783	8.416	348	332
Vermietete Gegenstände	33.089	27.169	24.385	3.989	2.890	23.180	21.495
Anlagevermögen	92.960	76.328	70.685	52.502	48.555	23.826	22.130
Vorräte	21.609	17.743	14.948	16.317	13.560	1.426	1.388
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.154	7.516	6.081	7.344	5.851	172	230
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	71.431	58.651	52.638	-	-	58.651	52.638
Übrige Forderungen	15.482	12.712	15.848	8.497	11.129	4.215	4.719
Wertpapiere	4.453	3.656	3.268	3.209	2.801	447	467
Zahlungsmittel	10.420	8.556	11.017	7.741	9.719	815	1.298
Umlaufvermögen	132.549	108.834	103.800	43.108	43.060	65.726	60.740
Latente Steuern	3.794	3.115	2.688	2.970	2.527	145	161
Rechnungsabgrenzungsposten	1.322	1.086	1.095	998	1.002	88	93
Summe Aktiva	230.625	189.363	178.268	99.578	95.144	89.785	83.124
Passiva							
Gezeichnetes Kapital	3.207	2.633	2.633				
Kapitalrücklage	9.708	7.971	7.915				
Gewinnrücklagen	34.726	28.513	29.085				
Kumulierter übriger Comprehensive Loss	(5.833)	(4.789)	(5.152)				
Eigene Anteile	(6)	(5)	-				
Eigenkapital	41.802	34.323	34.481	25.237	26.361	9.086	8.120
Anteile in Fremdbesitz	1.358	1.115	470	1.093	454	22	16
Rückstellungen	52.574	43.168	39.172	42.296	38.439	872	733
Finanzverbindlichkeiten	93.395	76.685	75.690	8.293	11.779	68.392	63.911
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.868	14.671	11.583	14.414	11.359	257	224
Übrige Verbindlichkeiten	11.467	9.416	8.805	6.659	6.030	2.757	2.775
Verbindlichkeiten	122.730	100.772	96.078	29.366	29.168	71.406	66.910
Latente Steuern	3.478	2.856	2.736	(3.818)	(3.377)	6.674	6.113
Rechnungsabgrenzungsposten	8.683	7.129	5.331	5.404	4.099	1.725	1.232
Summe Passiva ohne Eigenkapital	188.823	155.040	143.787	74.341	68.783	80.699	75.004
Summe Passiva	230.625	189.363	178.268	99.578	95.144	89.785	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	-	-	697	-	-	-	-	-	697
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(602)	179	897	(12)	-	462
Comprehensive Income, gesamt									1.159
Veränderung durch Stock-Options	-	43	-	-	-	-	-	-	43
Ausgabe von Aktien durch Ausübung von Optionsrechten	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(28)	(28)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	21	21
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Stand am 30. Juni 2003	2.633	7.863	29.334	10	105	1.962	(7.219)	(7)	34.681
Stand am 1. Januar 2004	2.633	7.915	29.085	(949)	333	2.227	(6.763)	-	34.481
Konzernergebnis	-	-	947	-	-	-	-	-	947
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	481	379	(497)	-	-	363
Comprehensive Income, gesamt									1.310
Veränderung durch Stock-Options	-	56	-	-	-	-	-	-	56
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(23)	(23)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	18	18
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Stand am 30. Juni 2004	2.633	7.971	28.513	(468)	712	1.730	(6.763)	(5)	34.323

DaimlerChrysler AG

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

(in Millionen)	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-2 2004	Q1-2 2004	Q1-2 2003	Q1-2 2004	Q1-2 2003	Q1-2 2004	Q1-2 2003
	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Konzernergebnis	1.153	947	697	297	221	650	476
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	46	38	15	34	12	4	3
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(6)	(5)	(1)	(5)	(1)	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	3.158	2.592	2.788	228	279	2.364	2.509
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	3.490	2.865	2.955	2.834	2.902	31	53
Veränderungen der latenten Steuern	313	257	(438)	(91)	(851)	348	413
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	927	761	-	771	6	(10)	(6)
Veränderungen der Finanzinstrumente	(300)	(246)	63	(249)	22	3	41
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(255)	(209)	(232)	(209)	(232)	-	-
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	(93)	(76)	(7)	(73)	-	(3)	(7)
Veränderungen der Rückstellungen	2.079	1.707	2.261	1.645	2.271	62	(10)
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	63	52	5	52	5	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(158)	(130)	(172)	(130)	(172)	-	-
Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:							
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(2.150)	(1.765)	(1.309)	(1.845)	(1.512)	80	203
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(7)	(6)	(638)	(64)	(647)	58	9
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.461	2.020	1.987	1.989	1.988	31	(1)
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(3)	(2)	1.495	(278)	1.301	276	194
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	10.718	8.800	9.469	4.906	5.592	3.894	3.877
Zugänge zum Anlagevermögen:							
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(10.593)	(8.698)	(8.635)	(2.529)	(2.679)	(6.169)	(5.956)
- Erwerb von Sachanlagen	(3.649)	(2.996)	(3.114)	(2.969)	(3.070)	(27)	(44)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(217)	(178)	(161)	(172)	(129)	(6)	(32)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	6.988	5.738	7.555	2.893	3.023	2.845	4.532
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	611	502	207	490	198	12	9
Erwerb von Beteiligungen	(208)	(171)	(733)	(171)	(708)	-	(25)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	166	136	102	122	79	14	23
Veränderung bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen, netto	(4.842)	(3.976)	(3.892)	-	26	(3.976)	(3.918)
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	(431)	(354)	(238)	(372)	(214)	18	(24)
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(377)	(309)	(258)	(313)	(335)	4	77
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(12.552)	(10.306)	(9.167)	(3.021)	(3.809)	(7.285)	(5.358)
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von € (380) (\$ (463)) in 2004 bzw. € 480 in 2003)	125	103	2.551	(2.675)	(202)	2.778	2.753
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.850)	(1.519)	(1.535)	(1.513)	(1.527)	(6)	(8)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	22	18	21	18	(7)	-	28
Erwerb eigener Anteile	(28)	(23)	(28)	(23)	(28)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(1.731)	(1.421)	1.009	(4.193)	(1.764)	2.772	2.773
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	244	200	(437)	184	(395)	16	(42)
Veränderung der Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(3.321)	(2.727)	874	(2.124)	(376)	(603)	1.250
Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)							
zu Beginn der Periode	13.113	10.767	9.100	9.469	8.161	1.298	939
zum Ende der Periode	9.792	8.040	9.974	7.345	7.785	695	2.189

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 sind die am 30. Juni 2004 endenden Drei- und Sechs-Monatszeiträume – als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$«) dargestellt. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = \$ 1,2179, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York am 30. Juni 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 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. die 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 ergänzten Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2003 an die United States Securities and Exchange Commission (Form 20-F/A vom 30. Juni 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 Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

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 zur Bestimmung, ob eine Wertminderung bei einem Investment nicht nur vorübergehend ist, vor. 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/A 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 erwartet keine wesentliche Auswirkung aus der Erstanwendung der Abschreibungsvorschriften von EITF 03-1 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 erwartet keine wesentliche Auswirkung aus der Erstanwendung von EITF 03-16 auf den Konzernabschluss.

Im Mai 2004 verabschiedete das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) die FASB Staff Position (»FSP«) 106-2 »Accounting and Disclosure Requirements Related to the Medicare Prescription Drug, Improvement and Modernization Act of 2003« (»Medicare Act«)

zur Regelung der Bilanzierung von Zuschüssen, die aufgrund des im Dezember 2003 in Kraft getretenen »Medicare Act« zufließen. DaimlerChrysler wird FSP 106-2 erstmals im dritten Quartal 2004 anwenden. Auf Basis versicherungsmathematischer Schätzungen wird der »Medicare Act« insgesamt zu einer Reduzierung des Anwartschaftsbarwertes der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (»APBO-Wert«) in Höhe von voraussichtlich rund € 1,0 Mrd. bezogen auf den 1. Januar 2004 führen. Entsprechend werden sich die Netto-Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im Jahr 2004 voraussichtlich um rund € 0,1 Mrd. vermindern. Der APBO-Wert per 30. Juni 2004 und die Netto-Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen für die am 30. Juni 2004 endenden Zeiträume enthalten noch keine Anpassungen, die aus den Zuschüssen im Rahmen des »Medicare Act« resultieren.

Im Juli 2004 erzielte das EITF einen Konsens in Bezug auf EITF 02-14 »Whether an Investor Should Apply the Equity Method of Accounting to Investments Other Than Common Stock«. Gemäß EITF 02-14 hat ein Anteilseigner die Equity-Methode anzuwenden, wenn er entweder am gezeichneten Kapital oder in gleichwertiger Form (»in-substance common stock«) an bestimmten Kapitalgesellschaften beteiligt ist, vorausgesetzt, er kann einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik dieser Gesellschaften ausüben. Für Beteiligungen an derartigen Kapitalgesellschaften, die weder solche am gezeichneten Kapital noch am »in-substance common stock« darstellen und auf die bisher die Equity-Methode angewendet wurde, darf die Equity-Methode nicht mehr angewendet werden, außer dies ist aufgrund anderer Vorschriften erforderlich. Die Bestimmungen des EITF 02-14 sind erstmals auf nach dem 15. September 2004 beginnende Berichtsperioden anzuwenden. Etwaige hieraus resultierende Effekte sind als kumulativer Effekt aus der erstmaligen Anwendung auszuweisen. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 02-14 auf den Konzernabschluss.

Zusammengefasste Finanzinformationen. Die DaimlerChrysler AG, Muttergesellschaft des Konzerns, garantiert vollumfänglich und uneingeschränkt für bestimmte öffentlich begebene Mittelaufnahmen ihrer 100%-igen Tochtergesellschaft DaimlerChrysler North America Holding Corporation. Zusammengefasste konsolidierte Finanzinformationen für die DaimlerChrysler AG, die DaimlerChrysler North America Holding Corporation und für alle anderen Tochtergesellschaften in Summe sind in dem am 29. Juli 2004 bei der SEC eingereichten Zwischenabschluss (Form 6-K) enthalten.

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. Die Anwendung dieser Vorschriften führte zur Konsolidierung mehrerer »Variable Interest Entities«; die Konsolidierung dieser Einheiten hatte keinen wesentlichen Effekt auf das Konzernergebnis von DaimlerChrysler im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2004. Die von FIN 46R

vorgeschriebenen Angaben über die Verbindungen von DaimlerChrysler zu »Variable Interest Entities«, die per 31. Dezember 2003 bestanden, können dem Jahresbericht des Konzerns auf Form 20-F/A für das Jahr 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. der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V., mit dreimonatiger Verzögerung in den Konzernabschluss einbezieht, wurden die Effekte aus der Erstanwendung von FIN 46R bei diesen assoziierten Unternehmen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ebenfalls mit dreimonatiger Verzögerung berücksichtigt. Die Erstanwendung der Konsolidierungsvorschriften des FIN 46R auf »Variable Interest Entities« bei diesen assoziierten Unternehmen hatte jedoch keinen wesentlichen Einfluss auf den Zwischenabschluss des Konzerns. Demzufolge ist der kumulierte Effekt aus der Erstanwendung von FIN 46R bei diesen assoziierten Unternehmen im Zwischenabschluss des Konzerns in der Zeile »Finanzergebnis« enthalten.

3. Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen

Mit Beschlussfassung vom 22. April 2004 haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG entschieden, keine weitere finanzielle Unterstützung für Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) zu leisten. Im zweiten Quartal 2004 hat MMC in Zusammenarbeit mit seinen anderen Anteilseignern einen Restrukturierungsplan erarbeitet, der zu Veränderungen in der Kapital- und Aktionärsstruktur sowie der Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung von MMC geführt hat. In diesem Zusammenhang beteiligte sich ein neuer Investor mit einem Kapitalanteil von 33,3% und vertraglich zugesicherten Mitwirkungsrechten an MMC. Dadurch sank der Anteil von DaimlerChrysler am stimmberechtigten MMC-Kapital von 37,0% auf 24,7%. Als Ergebnis dieser Maßnahmen verlor DaimlerChrysler im zweiten Quartal 2004 seine Fähigkeit zur maßgeblichen Einflussnahme auf die Geschäfts- und Finanzpolitik von MMC. Infolgedessen beendete der Konzern die Einbeziehung seiner Anteile an MMC nach der Equity-Methode und bilanziert diese seit der MMC-Hauptversammlung am 29. Juni 2004 als Beteiligung zu Marktwerten.

Aus der Anteilsverwässerung resultierte ein Verlust von € (135) Mio., der im Finanzergebnis des Konzerns berücksichtigt wurde; ebenso sind Gewinne aus der Wechselkursabsicherung des Investments in MMC in Höhe von € 195 Mio. erfolgswirksam im Finanzergebnis enthalten.

Die negativen Ergebnisse von MMC sind im ersten Halbjahr des Jahres 2004 noch anteilig nach der Equity-Methode im Konzernabschluss enthalten und betragen zusammen mit den Effekten aus der Anteilsverwässerung und der Wechselkursabsicherung € (485) Mio. und € (655) Mio. für das zweite Quartal bzw. für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2004.

4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Am 14. März 2003 erwarb DaimlerChrysler im Rahmen der weltweiten Strategie für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge von MMC einen Minderheitsanteil in Höhe von 43% an der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) zu einem Kaufpreis von € 764 Mio. in bar, zuzüglich verschiedener direkt zuordenbarer Anschaffungsnebenkosten. MFTBC entwickelt, konstruiert, produziert, montiert und verkauft leichte, mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge und Busse, insbesondere in Japan und anderen asiatischen Ländern. Ebenfalls am 14. März 2003 erwarben zehn Gesellschaften der Mitsubishi Gruppe 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 von MMC einen zusätzlichen Anteil in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis von € 394 Mio. in bar. Infolge dieser Transaktionen hält MMC nun einen Minderheitsanteil von 20% an MFTBC. Insgesamt bezahlte DaimlerChrysler für den Mehrheitsanteil von 65% an MFTBC € 1.251 Mio. Dieser Betrag ergibt sich aus den Kaufpreisen inklusive der direkt zurechenbaren Anschaffungsnebenkosten für die Erwerbe in den Jahren 2003 (€ 770 Mio.) und 2004 (€ 394 Mio.) sowie einem Betrag in Höhe von € 87 Mio., der im Rahmen der Anteilserwerbe an MMC durch den Konzern entrichtet wurde und indirekt MFTBC zuzuordnen war. 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.

DaimlerChrysler bewertet derzeit bestimmte Rückstellungen und Risiken bei MFTBC. Folglich ist für den im März 2004 erworbenen Anteil in Höhe von 22% die Zuordnung des Kaufpreises auf die Vermögensgegenstände und Schulden nur vorläufig und kann nachträglichen Anpassungen unterliegen.

Von dem vorläufigen Gesamtkaufpreis ordnete DaimlerChrysler € 95 Mio. den gesetzlich geschützten Warenzeichen zu, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, € 81 Mio. wurden Technologien mit einer Nutzungsdauer von 10 Jahren und € 48 Mio. wurden anderen identifizierbaren immateriellen Vermögensgegenständen zugeordnet. Auf erworbene und nicht nutzbare Forschungs- und Entwicklungsprojekte entfielen € 15 Mio., die in der jeweiligen Erwerbsperiode wertberichtigt wurden. Weiterhin ordnete DaimlerChrysler € 5.997 Mio. den erworbenen materiellen Vermögensgegenständen und € 5.110 Mio. den erworbenen Passiva zu. Der verbliebene Betrag in Höhe von € 125 Mio. wurde den Geschäftswerten des Segments Nutzfahrzeuge zugeordnet. DaimlerChrysler geht nicht davon aus, dass die Geschäftswerte steuerlich abzugsfähig sind.

Die nachfolgende Tabelle enthält Pro-forma-Angaben für das zweite Quartal und das erste Halbjahr 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.

	Zweites Quartal		Erstes Halbjahr	
	2004	2003	2004	2003
Angaben in Mio. € mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie				
Umsatzerlöse	37.072	35.210	71.137	70.188
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	554	146	952	721
Konzernergebnis	554	140	952	735
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten				
Ergebnis je Aktie	0,55	0,14	0,94	0,71
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,55	0,14	0,94	0,71

Diese Pro-forma-Angaben spiegeln nicht zwangsläufig die Werte wider, die sich ergeben hätten, wenn der Mehrheitsanteil an MFTBC in den jeweiligen Perioden DaimlerChrysler zuzuordnen gewesen wäre. Sie beinhalten keine Synergieeffekte, die durch eine Bündelung der Geschäftstätigkeiten von DaimlerChrysler und MFTBC erwartet werden und stellen keine Voraussage zukünftig erzielbarer Werte dar. Darüber hinaus ist in den Pro-forma-Angaben der Gesamtaufwand der von MFTBC angekündigten Rückrufaktionen und Servicemaßnahmen, der derzeit nicht zuverlässig geschätzt werden kann, nicht enthalten.

Zum 30. Juni 2004 hat der Konzern Anlagevermögen mit einem Buchwert in Höhe von € 333 Mio. der Kategorie »zur Veräußerung bestimmt« zugeordnet.

5. 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.).

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im ersten Halbjahr des Jahres 2003 betragen € 5 Mio. (€ (1) Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ (3) Mio. und € 8 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese zusätzlichen Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan entstanden aufgrund von Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen und durch Überprüfungen der ursprünglich getroffenen Annahmen mit vorliegenden Informationen bzw. tatsächlich angefallenen Aufwendungen.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im ersten Halbjahr des Jahres 2004 betragen € 52 Mio. (€ 33 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

separat ausgewiesen (€ 49 Mio. und € 3 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:

	Personalabbau	Außerplanmäßige Abschreibungen	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Angaben in Mio. €				
Rückstellung 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	19	-	-	19
Anpassungen	(9)	-	(5)	(14)
Aufwendungen, gesamt	10	-	(5)	5
Zahlungen	(35)	-	(44)	(79)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(47)	-	-	(47)
Wechselkurseffekte	(10)	-	(9)	(19)
Rückstellung per 30. Juni 2003	179	-	160	339
Zusätzliche Aufwendungen	156	234	26	416
Anpassungen	22	15	11	48
Aufwendungen, gesamt	178	249	37	464
Zahlungen	(78)	-	(29)	(107)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(249)	(1)	(250)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(61)	-	-	(61)
Wechselkurseffekte	(20)	-	(19)	(39)
Rückstellung per 31. Dezember 2003	198	-	148	346
Anpassungen	(19)	39	(3)	17
Zahlungen	(51)	-	(28)	(79)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(39)	(2)	(41)
Wechselkurseffekte	4	-	3	7
Rückstellung per 31. März 2004	132	-	118	250
Zusätzliche Aufwendungen	13	-	-	13
Anpassungen	16	5	1	22
Aufwendungen, gesamt	29	5	1	35
Zahlungen	(36)	-	(15)	(51)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(5)	-	(5)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(11)	-	-	(11)
Wechselkurseffekte	2	-	-	2
Rückstellung per 30. Juni 2004	116	-	104	220

Die Chrysler Group veräußerte im April 2004 ihre Betriebsstätte in Huntsville, Alabama, an die Siemens VDO Automotive Electronic Corporation mit einem Verlust vor Steuern in Höhe von € 45 Mio. Die aus dieser Veräußerung entstandenen Aufwendungen sind bereits im Turnaround-Plan berücksichtigt.

Im Mai 2004 schlossen die Chrysler Group und Magna International Inc. (»Magna«) eine Vereinbarung, gemäß der Magna die Geschäftstätigkeit der New Venture Gear Inc. (»NVG«), eine 100%-Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler Corporation (»DCC«), für \$ 435 Mio. übernimmt. Die Entrichtung des Kaufpreises erfolgt in Geld, Anleihen sowie Vorzugsaktien der von Magna neugegründeten Tochtergesellschaft. Der endgültige Kaufpreis unterliegt noch Anpassungen, die im Wesentlichen durch die Entwicklung der Buchwerte der NVG vom 31. Dezember 2003 bis zum Veräußerungszeitpunkt beeinflusst werden. Der Abschluss dieser Veräußerung, die noch der behördlichen sowie weiterer Genehmigungen bedarf, wird im dritten Quartal des Jahres 2004 erwartet. DaimlerChrysler erwartet aus dieser Transaktion keinen wesentlichen Einfluss auf die Ergebnisse der Chrysler Group.

Im ersten Halbjahr des Jahres 2004 wurden die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals um € 10 Mio. (2003: € 31 Mio.) angepasst. Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und geleisteten Dienstjahren berechnet worden. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2004 wurden die Programme zur Frühpensionierung von 503 Beschäftigten angenommen (2003: 681 Beschäftigte). Zusätzlich wurden im ersten Halbjahr des Jahres 2004 1.817 Beschäftigte durch betriebsbedingte Kündigungen freigesetzt (2003: 249 Beschäftigte). Für insgesamt im Rahmen des Turnaround-Plans vorgenommene betriebsbedingte Kündigungen sind im ersten Halbjahr des Jahres 2004 Abfindungszahlungen in Höhe von € 27 Mio. (2003: € 9 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 Halbjahr des Jahres 2004 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von € 44 Mio. vor. Im ersten Halbjahr des Jahres 2003 erfolgten keine außerplanmäßigen Abschreibungen.

Die sonstigen Aufwendungen des Turnaround-Plans in den ersten sechs Monaten der Jahre 2004 und 2003 beinhalten Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung von Aktivitäten.

Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2004 Auszahlungen in Höhe von \$ 0,2 Mrd. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen. In den verbleibenden sechs Monaten des Jahres 2004 können möglicherweise weitere Aufwendungen, insbesondere infolge der Veräußerung oder Schließung ausgewählter Betriebsstätten entstehen.

6. Geschäftswerte

Von den Buchwertzugängen bei den Geschäftswerten in den ersten sechs Monaten des Jahres 2004 in Höhe von € 186 Mio. waren € 125 Mio. durch die Erstkonsolidierung von MFTBC (vgl. Anmerkung 4) 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.

7. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten:

	30. Juni 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €		
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.285	1.047
Kumulierte Abschreibungen	(789)	(694)
Buchwert	496	353
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.638	2.466
	3.134	2.819

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 30. Juni 2004 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Software. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2004 waren Zugänge zu den planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerten in Höhe von € 62 Mio. zu verzeichnen. Die gesamten Abschreibungen betragen im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2004 € 42 Mio. und € 80 Mio. (2003: € 35 Mio. und € 70 Mio.)

Bezogen auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Anlagewerte zum 30. Juni 2004 beträgt der geschätzte Abschreibungsaufwand im restlichen Jahr 2004 € 88 Mio., im Jahr 2005 € 120 Mio., im Jahr 2006 € 78 Mio., im Jahr 2007 € 44 Mio., im Jahr 2008 € 29 Mio. und im Jahr 2009 € 24 Mio.

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

8. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Juni 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.836	1.569
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.678	2.280
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	13.561	11.350
Geleistete Anzahlungen	75	59
	18.150	15.258
Erhaltene Anzahlungen	(407)	(310)
	17.743	14.948

9. Zahlungsmittel

Zum 30. Juni 2004 beinhalten die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel Guthaben mit einer Ursprungslaufzeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von € 517 Mio. (31. Dezember 2003: € 250 Mio.)

10. Eigenkapital

Im ersten Halbjahr des Jahres 2004 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,6 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von € 22,8 Mio. erworben, von denen 0,5 Mio. zu einem Veräußerungserlös in Höhe von € 17,8 Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden. Zum 30. Juni 2004 werden 0,1 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien mit einem Buchwert von € 5,0 Mio. als Eigene Anteile gehalten. Diese Aktien sind zur Ausgabe bei künftigen Belegschaftsaktienprogrammen vorgesehen.

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 ebenfalls 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.

11. Aktienorientierte Vergütung

DaimlerChrysler ermittelt den Personalaufwand für alle Stock-Option-Pläne, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt, modifiziert oder abgewickelt wurden, grundsätzlich 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.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2004 hat der Konzern 18,0 Mio. Optionen zu einem Referenzpreis von € 36,31 ausgegeben. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 hat der Konzern 20,5 Mio. Optionen zu einem Referenzpreis von € 28,67 ausgegeben.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Stock-Options für die ersten sechs Monate der Jahre 2004 und 2003 dar, die an bezugsberechtigte Mitarbeiter ausgegeben wurden:

	2004	2003
Angaben in Mio. Stock-Options		
Bestand am 1. Januar	71,6	53,1
Gewährt	18,0	20,5
Verfallen/Abgänge	(1,8)	(0,7)
Bestand am 30. Juni	87,8	72,9
Ausübbar am 30. Juni	41,2	23,8

Die folgenden Annahmen liegen der Ermittlung des Zeitwerts (€ 7,85 je Option) für die im Jahr 2004 gewährten Stock-Options zugrunde: Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite: 4,4%, erwartete Volatilität: 33%, risikofreier Anlagezinssatz: 2,6% und erwartete Dauer bis zur Ausübung: 3 Jahre.

Die im Konzernergebnis für das zweite Quartal und erste Halbjahr 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. Die Anwendung der Bilanzierungsmethode auf Basis von Zeitwerten führte im zweiten Quartal des Jahres 2004 zu Personalaufwand in Höhe von € 24 Mio. (€ 15 Mio. nach Steuern bzw. € 0,02 pro Aktie) sowie für das erste Halbjahr des Jahres 2004 zu Personalaufwand in Höhe von € 37 Mio. (€ 22 Mio. nach Steuern bzw. € 0,02 pro Aktie). Für das zweite Quartal und das erste Halbjahr des Jahres 2003 ergab sich Personalaufwand in Höhe von € 13 Mio. (€ 8 Mio. nach Steuern und € 0,01 je Aktie).

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 zweite Quartal der Geschäftsjahre 2004 bzw. 2003 ergeben hätten.

	Zweites Quartal	
	2004	2003
Konzernergebnis (in Mio. €)		
Konzernergebnis	554	109
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	19	19
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(27)	(37)
Pro-forma-Konzernergebnis	546	91
Ergebnis je Aktie (in €)		
Ergebnis je Aktie	0,55	0,11
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,54	0,09
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,55	0,11
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,54	0,09

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 Halbjahr der Geschäftsjahre 2004 bzw. 2003 ergeben hätten.

	Erstes Halbjahr	
	2004	2003
Konzernergebnis (in Mio. €)		
Konzernergebnis	947	697
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	34	29
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(55)	(79)
Pro-forma-Konzernergebnis	926	647
Ergebnis je Aktie (in €)		
Ergebnis je Aktie	0,94	0,69
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,91	0,64
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,93	0,69
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,91	0,64

12. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Juni 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €		
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 12a)	15.038	13.467
Steuern	2.942	2.794
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 12b)	25.188	22.911
	43.168	39.172

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionspläne

Die Netto-Pensionsaufwendungen für das zweite Quartal der Geschäftsjahre 2004 und 2003 setzen sich wie folgt zusammen:

	Zweites Quartal 2004		Zweites Quartal 2003	
	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Mio. €				
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	57	103	64	86
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	146	326	158	348
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(153)	(444)	(127)	(465)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	32	55	43	14
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	-	97	-	71
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	82	137	138	54
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	-	-	13	5
Netto-Pensionsaufwendungen	82	137	151	59

Die Netto-Pensionsaufwendungen für das erste Halbjahr der Geschäftsjahre 2004 und 2003 setzen sich wie folgt zusammen:

	Erstes Halbjahr 2004		Erstes Halbjahr 2003	
	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Angaben in Mio. €				
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	114	193	127	176
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	292	639	316	715
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(307)	(865)	(254)	(957)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	67	110	86	28
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	-	167	-	147
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	166	244	275	109
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	-	-	27	11
Netto-Pensionsaufwendungen	166	244	302	120

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Für das zweite Quartal und das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2004 betragen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne € 46 Mio. und € 56 Mio. Im Juli 2004 hat DaimlerChrysler weitere Zuwendungen in Höhe von € 35 Mio. vorgenommen.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für das zweite Quartal der Geschäftsjahre 2004 und 2003 wie folgt zusammen:

	Zweites Quartal	
	2004	2003
Angaben in Mio. €		
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	71	69
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	242	245
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(41)	(54)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	75	55
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	1	6
Netto-Aufwendungen	348	321

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für das erste Halbjahr der Geschäftsjahre 2004 und 2003 wie folgt zusammen:

	Erstes Halbjahr	
	2004	2003
Angaben in Mio. €		
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	142	142
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	468	504
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(81)	(111)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	140	113
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	4	12
Netto-Aufwendungen	673	660

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 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 Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. 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 und Änderungen des Konsolidierungskreises	666	(365)
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(2.265)	(2.359)
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	2.674	2.782
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(46)	(151)
Stand zum 30. Juni	10.259	9.260

Weitere Verpflichtungen aus noch zu erbringenden produktbezogenen Leistungen werden innerhalb des passiven Rechnungsabgrenzungspostens ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen, soweit sie auf zukünftige Berichtsperioden entfallen. Diese werden abgegrenzt und ratiert über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Die Entwicklung des passiven Rechnungsabgrenzungspostens aus diesen Umsätzen hat sich wie folgt entwickelt:

	2004	2003
Angaben in Mio. €		
Stand zum 1. Januar	1.129	1.061
Wechselkursveränderungen	37	(106)
Umsatzabgrenzung im Berichtsjahr	261	260
Umsatzrealisierung im Berichtsjahr	(229)	(219)
Stand zum 30. Juni	1.198	996

13. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

In mehreren gegen DaimlerChrysler oder Tochterunternehmen von DaimlerChrysler anhängigen Gerichtsverfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen (u. a. Insassenrückhaltesysteme, Sitze, Bremsanlagen, Reifen, Kugelgelenke, Motoren und Kraftstoffanlagen) mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität (Überschlagneigung), falsche Pedalbedienung (plötzliche Beschleunigung), Bremsen-Getriebe-Schaltsperrung oder Unfallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Körperverletzung. Sofern diesen Klagen stattgegeben würde, könnte sich hierdurch eine Verpflichtung für DaimlerChrysler oder Tochterunternehmen von DaimlerChrysler zur Leistung erheblicher Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben.

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. Im März 2003 gab das Gericht dem Antrag von Herrn Kopper auf Abweisung aller gegen ihn gerichteten Klagen wegen fehlender Zuständigkeit statt. Im August 2003 stimmte DaimlerChrysler einem Vergleich bezüglich der konsolidierten Sammelklage in Höhe von \$ 300 Mio. (bereinigt um Währungseffekte rund € 230 Mio.) zu und schloss kurz darauf einen Vergleich mit 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. Die mündliche Verhandlung im Tracinda-Fall wurde am 11. Februar 2004 abgeschlossen. Es lässt sich schwer vorhersagen, wann das Gericht eine Entscheidung fällen wird.

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

14. 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	
	30. Juni 2004	31. Dez. 2003	30. Juni 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €				
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	2.925	2.647	243	355
Rückkaufverpflichtungen	1.928	1.957	594	583
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	476	513	323	352
Sonstige	129	118	96	109
	5.458	5.235	1.256	1.399

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 30. Juni 2004 beliefen sich diese Garantien auf € 48,1 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, verweisen wir auf Anmerkung 31 des Konzernanhangs unseres Konzernabschlusses 2003 sowie auf das Item 5 des Form 20-F für 2003.

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 Bundesrepublik 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 Probebetrieb 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.

Die Garantie für die Überbrückungskredite, über die in Anmerkung 31 des Konzernanhangs unseres Konzernabschlusses 2003 sowie im Item 5 des Form 20-F für 2003 berichtet wurde, erlosch durch Ablauf der Zwischenfinanzierung. Im Rahmen der planmäßigen Umstellung der Finanzierung des Projektes hat Toll Collect Darlehen bei verschiedenen Banken aufgenommen. In diesem Zusammenhang garantiert die DaimlerChrysler AG einzelschuldnerisch ein Darlehen bis zu einem Maximalbetrag von € 600 Mio. Diese Garantie ist in der obigen Tabelle in der Zeile »Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten« 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.

15. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal 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. €								
Zweites Quartal 2004								
Außenumsätze	11.877	13.206	8.633	2.927	429	37.072	-	37.072
konzerninterne Umsätze	1.100	-	330	536	42	2.008	(2.008)	-
Umsätze Gesamt	12.977	13.206	8.963	3.463	471	39.080	(2.008)	37.072
Operating Profit	703	516	468	472	85	2.244	(158)	2.086
Zweites Quartal 2003								
Außenumsätze	12.394	11.834	6.209	3.041	382	33.860	-	33.860
konzerninterne Umsätze	827	-	371	467	97	1.762	(1.762)	-
Umsätze Gesamt	13.221	11.834	6.580	3.508	479	35.622	(1.762)	33.860
Operating Profit (Loss)	861	(948)	222	334	217	686	(45)	641

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 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. €								
Erstes Halbjahr 2004								
Außenumsätze	22.837	25.266	14.815	5.767	738	69.423	-	69.423
konzerninterne Umsätze	1.814	-	760	1.068	120	3.762	(3.762)	-
Umsätze Gesamt	24.651	25.266	15.575	6.835	858	73.185	(3.762)	69.423
Operating Profit	1.342	814	736	693	219	3.804	(177)	3.627
Erstes Halbjahr 2003								
Außenumsätze	24.120	24.513	11.624	6.156	699	67.112	-	67.112
konzerninterne Umsätze	1.525	-	730	960	202	3.417	(3.417)	-
Umsätze Gesamt	25.645	24.513	12.354	7.116	901	70.529	(3.417)	67.112
Operating Profit (Loss)	1.549	(796)	269	753	289	2.064	(20)	2.044

Im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2004 belastete MMC den Operating Profit der Übrigen Aktivitäten einschließlich der Effekte aus der Anteilsverwässerung und der Wechselkursabsicherung (vgl. Anmerkung 3) mit € (7) Mio. bzw. € (27) Mio.

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 4). Infolge des Erwerbs und der erstmaligen Einbeziehung von MFTBC in den Konzernabschluss erhöhten sich die Segment-Aktiva des Segments Nutzfahrzeuge um € 4,2 Mrd.

Während der ersten sechs Monate des Jahres 2004 wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC erkannt, die Produktionsumfänge aus der Zeit vor dem Erwerb der MFTBC-Anteile durch DaimlerChrysler betreffen. DaimlerChrysler untersucht derzeit den Umfang dieser Qualitätsprobleme und ermittelt die gesamten

Aufwendungen der angekündigten Rückrufaktionen. DaimlerChrysler ist derzeit nicht in der Lage, die daraus resultierenden wirtschaftlichen Auswirkungen abschließend zu bewerten. Aus diesen könnte sich ein wesentlicher negativer Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage der MFTBC und damit auch ein negativer Einfluss auf das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge ergeben.

Bei der Chrysler Group entstanden im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Jahres 2004 Aufwendungen im Zusammenhang mit Anreizprogrammen zur Frühpensionierung und weiteren Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen in Höhe von € 46 Mio. und € 104 Mio. Darüber hinaus war das Ergebnis der Chrysler Group für das zweite Quartal des Jahres 2004 durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von € 95 Mio. positiv beeinflusst, um die Rückstellungshöhe an voraussichtlich erwartete Zahlungen anzupassen.

Im ersten Quartal des Jahres 2004 ergaben sich im Segment Dienstleistungen Belastungen aus dem Engagement bei Toll Collect in Höhe von € (279) Mio. 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 Restwertrisiken 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 für das zweite Quartal und das erste Halbjahr der Geschäftsjahre 2004 und 2003 ergibt sich wie folgt:

	Zweites Quartal		Erstes Halbjahr	
	2004	2003	2004	2003
Angaben in Mio. €				
Operating Profit der Segmente	2.244	686	3.804	2.064
Eliminierungen	(158)	(45)	(177)	(20)
Konzern-Operating Profit	2.086	641	3.627	2.044
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(236)	(234)	(475)	(440)
Zinsen und ähnliche Erträge	106	186	228	346
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(169)	(300)	(398)	(529)
Übriges Finanzergebnis	(23)	36	11	45
Übriges nicht operatives Ergebnis	(2)	(21)	(40)	(32)
Gewinn aus aufgegebenen Aktivitäten, angepasst um Steuern und die oben aufgeführten Überleitungsposten	-	(19)	-	(53)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungsposten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(412)	(84)	(714)	(215)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	1.350	205	2.239	1.166

16. 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 für das zweite Quartal und das erste Halbjahr der Geschäftsjahre 2004 und 2003 wie folgt:

	Zweites Quartal		Erstes Halbjahr	
	2004	2003	2004	2003
Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie				
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – «basic earnings per share»	554	115	947	683
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	-	1	-	2
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – «diluted earnings per share»	554	116	947	685
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – «basic earnings per share»	1.012,7	1.012,6	1.012,7	1.012,7
Verwässerungseffekt durch Stock-Options in 2004 sowie Wandel- und Optionsschuldverschreibungen in 2003	2,7	1,0	2,5	1,0
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – «diluted earnings per share»	1.015,4	1.013,6	1.015,2	1.013,7
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten				
Ergebnis je Aktie «basic earnings per share»	0,55	0,11	0,94	0,67
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) «diluted earnings per share»	0,55	0,11	0,93	0,67

Stock-Options, die zum Bezug von 68,4 Mio. bzw. 72,9 Mio. DaimlerChrysler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährt wurden, wurden nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (voll verwässert) für die dargestellten Berichtsperioden der Jahre 2004 und 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 Q3 2004

28. Oktober 2004

Konzeption und Inhalt

DaimlerChrysler AG
Investor Relations

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

Publikationen für unsere Aktionäre:

- » Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- » Form 20-F (englisch)
- » Zwischenberichte zum ersten, zweiten
und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- » Umweltbericht (deutsch und englisch)
- » Bericht zur gesellschaftlichen Verantwortung
(deutsch und englisch)

Investor Relations Angebot auf www.daimlerchrysler.com

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