

DAIMLERCHRYSLER



Q3 2004

Zwischenbericht

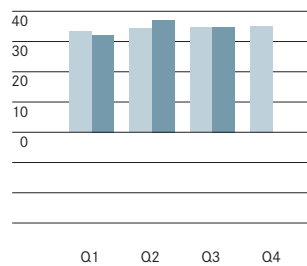
Q3

DaimlerChrysler-Konzern

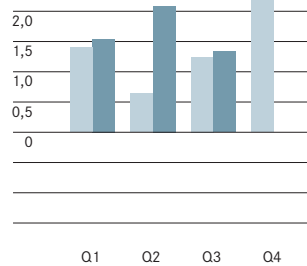
In Millionen	Q3 04	Q3 04	Q3 03	Veränd. in %
	US \$ ¹	€	€	
Umsatz	43.324	34.891	34.114	+2 ²
Europäische Union	13.980	11.259	11.796	-5
Deutschland	6.485	5.224	5.932	-12
USA	19.351	15.584	16.185	-4
Übrige Märkte	9.993	8.048	6.133	+31
Beschäftigte (30.09.)		386.195	375.213	+3
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.783	1.436	1.284	+12
Sachinvestitionen	2.198	1.770	1.593	+11
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.803	1.452	4.225	-66
Operating Profit	1.654	1.332	1.246	+7
Konzernergebnis	1.181	951	(1.653)	.
je Aktie (in US \$/€)	1,17	0,94	(1,63)	.

1 Umrechnung: € 1 = US \$1,2417 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.09.2004).
2 Bereinigt um Wechselkurs- und Konsolidierungskreisveränderungen Anstieg um 4%.

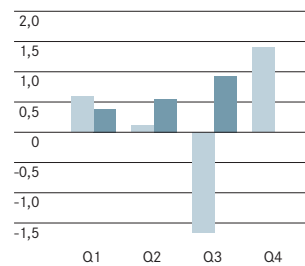
Umsatz
in Milliarden €



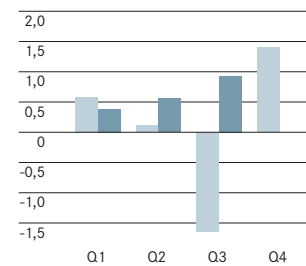
Operating Profit
in Milliarden €



Konzernergebnis
in Milliarden €



Ergebnis je Aktie
in €



■ 2003 ■ 2004

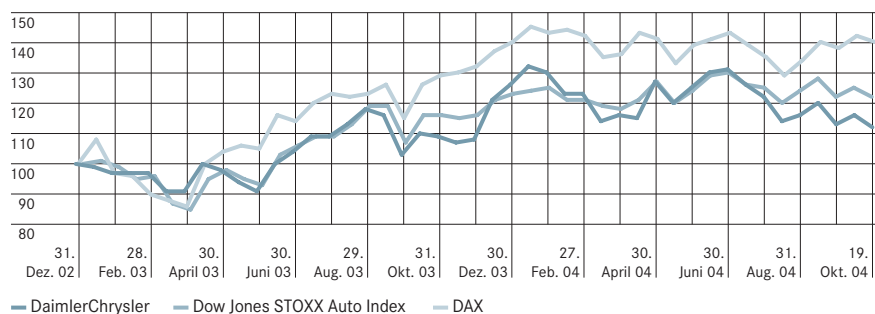
Q1-3

DaimlerChrysler-Konzern

	Q1-3 04	Q1-3 04	Q1-3 03	Veränd.
In Millionen	US \$ ¹	€	€	in %
Umsatz	129.527	104.314	101.226	+3 ²
Europäische Union	42.880	34.533	35.343	-2
Deutschland	20.183	16.254	17.436	-7
USA	59.851	48.201	47.967	+0
Übrige Märkte	26.796	21.580	17.916	+20
Beschäftigte (30.09.)		386.195	375.213	+3
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	5.059	4.074	4.147	-2
Sachinvestitionen	5.918	4.766	4.707	+1
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	12.730	10.252	13.694	-24
Operating Profit	6.170	4.969	3.290	+51
Konzernergebnis	2.409	1.940	(956)	.
je Aktie (in US \$/€)	2,38	1,92	(0,94)	.

1 Umrechnung: € 1 = US \$1,2417 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.09.2004).
2 Bereinigt um Wechselkurs- und Konsolidierungskreisveränderungen Anstieg um 7%.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Überblick

- » **Konzern-Operating Profit trotz hoher Sonderbelastungen von € 1,2 auf € 1,3 Mrd. gestiegen**
- » **Umsatzanstieg von € 34,1 auf € 34,9 Mrd.**
- » **Mercedes Car Group mit niedrigerem Operating Profit**
- » **Chrysler Group setzt positiven Geschäftsverlauf fort**
- » **Erfreuliches Ergebnis im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge**
- » **Operating Profit bei Dienstleistungen auf hohem Niveau**
- » **Konzernergebnis von € 1,0 Mrd. (i. V. - € 1,7 Mrd., einschließlich Abwertung der Beteiligung an EADS von € 2,0 Mrd.); Ergebnis je Aktie von € 0,94 (i. V. Verlust von € 1,63)**
- » **Für Gesamtjahr 2004 unverändert deutlicher Anstieg des Konzern-Operating Profit gegenüber dem Vorjahr erwartet**

Leichte Abschwächung der weltweiten Automobilkonjunktur

- » Die Weltwirtschaft hat sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 positiv entwickelt. Im Vergleich zum sehr wachstumsstarken ersten Halbjahr hat die wirtschaftliche Dynamik im dritten Quartal allerdings leicht nachgelassen. Während die Wirtschaft insbesondere in den USA und China noch deutlich wuchs, enttäuschte die Entwicklung in wichtigen europäischen Ländern, allen voran Deutschland.
- » Die weltweite Automobilnachfrage entwickelte sich im dritten Quartal insgesamt positiv. Dabei konnte vor allem der Nutzfahrzeugsektor von der weltwirtschaftlichen Dynamik profitieren. Bei Personenwagen trug der hohe Ölpreis und die daraus resultierende Verunsicherung der Verbraucher in einigen Märkten zu einer Dämpfung der Nachfrage bei. Das Absatzvolumen im unverändert wettbewerbsintensiven US-Automobilmarkt lag in den ersten neun Monaten mit 12,8 Mio. Fahrzeugen geringfügig über dem Vorjahresniveau. Auch in Westeuropa nahm das gesamte Marktvolumen trotz der bisher ausgebliebenen Trendwende in den wichtigen Märkten Deutschland und Frankreich auf 12,1 Mio. Fahrzeuge leicht zu. In Japan blieb die Nachfrage weiterhin verhalten. Die Nachfragedynamik auf dem chinesischen Pkw-Markt schwächte sich im dritten Quartal ab.

Konzern-Operating Profit auf € 1,3 Mrd. gesteigert

- » DaimlerChrysler hat im dritten Quartal einen Operating Profit von € 1,3 Mrd. erzielt und damit den Vorjahreswert von € 1,2 Mrd. trotz per Saldo hoher Sonderbelastungen um 7% übertroffen.
- » Der Operating Profit der Mercedes Car Group lag aufgrund des überwiegend lebenszyklusbedingt veränderten Modell-Mix bei Mercedes-Benz Pkw, der hohen Anlaufkosten und Vorleistungen für neue Produkte sowie der Weiterführung der umfassenden Qualitätsoffensive mit € 304 Mio. unter dem Vorjahresniveau. Zusätzliche Ergebnisbelastungen ergaben sich aus der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar. Bei smart belasteten höhere Marketingaufwendungen sowie niedrigere Absatzzahlen bei verschiedenen Modellen das Ergebnis erheblich.
- » Die Chrysler Group hat auch im dritten Quartal mit € 217 Mio. das Vorjahresergebnis (€ 147 Mio.) übertroffen. Dies ist vor allem auf einen verbesserten Modell-Mix und niedrigere Kaufanreize zurückzuführen, die den Markterfolg der neuen Produkte widerspiegeln. Gegenläufig wirkten weniger Auslieferungen an die Händler sowie Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von € 104 Mio.

- » Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat aufgrund der bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) entstandenen Aufwendungen für Rückrufaktionen und Qualitätsmaßnahmen, die sich im dritten Quartal mit € 405 Mio. niederschlugen, beim Operating Profit mit € 159 Mio. den Wert des Vorjahres (€ 198 Mio.) nicht erreicht. Ohne die Belastung durch MFTBC hätte das Ergebnis aufgrund des höheren Absatzes, der Effizienzsteigerungsprogramme und des attraktiven Produktprogramms das Vorjahresniveau deutlich übertroffen. Aus der Auflösung des Nutzfahrzeugmotoren-Joint Venture mit Hyundai Motor ergab sich ein positiver Ergebniseffekt in Höhe von € 60 Mio.
- » Die Dienstleistungen haben den Operating Profit von € 284 auf € 412 Mio. gesteigert. Im Ergebnis des Berichtsquartals ist eine Belastung von € 119 Mio. aus Toll Collect enthalten. Der Ergebnisanstieg ist vor allem auf die verbesserte Qualität des Portfolios sowie geringere Risikokosten zurückzuführen.
- » Im Segment Übrige Aktivitäten führten ein höherer Beitrag unserer Beteiligung an EADS und der Wegfall des negativen Ergebnisbeitrags unserer Beteiligung an Mitsubishi Motors Corporation (MMC) zu einer Steigerung des Operating Profit auf € 258 (i. V. Operating Loss von € 104) Mio. Der Operating Profit des Geschäftsbereichs DaimlerChrysler Off-Highway bewegte sich in der Größenordnung des Vorjahres. Aufgrund des Vergleichs mit Bombardier zur Beendigung des Schiedsverfahrens ergab sich ein positiver Ergebniseffekt im Operating Profit von € 120 Mio.

- » Das Konzernergebnis erreichte im dritten Quartal € 951 Mio. Der Vorjahreswert von - € 1,7 Mrd. war durch die Abwertung unserer Beteiligung an EADS in Höhe von € 2,0 Mrd. beeinflusst. Das Ergebnis je Aktie verbesserte sich auf € 0,94 (i. V. Verlust von € 1,63).

Zuwächse auch bei Absatz und Umsatz

- » DaimlerChrysler hat im dritten Quartal 1,1 Mio. Fahrzeuge abgesetzt und damit den Vorjahreswert um 2% übertroffen.
- » Die Mercedes Car Group lag mit 293.200 Fahrzeugen 4% unter dem Niveau des Vorjahres. Die Chrysler Group setzte 594.900 (i. V. 629.000) Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab. Die Nutzfahrzeuge konnten mit 192.800 Lkw, Transportern und Bussen ihr Absatzvolumen um 56% ausweiten.

» Der Umsatz von DaimlerChrysler nahm trotz der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar vor allem aufgrund des gestiegenen Absatzes um 2% auf € 34,9 Mrd. zu. Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Wechselkurseffekte ergab sich ein Zuwachs um 4%.

Mitarbeiter

» Zum Ende des dritten Quartals 2004 waren bei DaimlerChrysler weltweit 386.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt (+3%).

» Insbesondere im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der Beschäftigten kräftig an. Neueinstellungen in Europa und Nordamerika, aber vor allem die Einbeziehung von MFTBC mit 18.300 Beschäftigten, trugen zu dieser Entwicklung bei. Auch bei der Mercedes Car Group, im Geschäftsfeld Dienstleistungen und im gemeinsamen Vertrieb von Mercedes-Benz Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen nahm die Mitarbeiterzahl zu. Bei der Chrysler Group ging der Personalstand vor allem wegen der Veräußerung von Komponentenwerken zurück. Darüber hinaus ist der zum Jahresende 2003 veräußerte Geschäftsbereich MTU Aero Engines mit 8.400 Beschäftigten nicht mehr enthalten. Konsolidierungskreisbereinigt stieg die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 2%.

» Am 23. Juli haben Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung eine Vereinbarung zur »Zukunftssicherung 2012« in Deutschland geschlossen, die beginnend mit dem Jahr 2006 jährliche Einsparungen von € 500 Mio. ermöglichen wird.

Ausblick

» Wir gehen davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft im vierten Quartal insgesamt fortsetzen wird, wenn auch die hohen Wachstumsraten des ersten Halbjahres voraussichtlich nicht mehr erreicht werden können. Insgesamt sollte die Weltwirtschaft im Jahr 2004 um rund 4% wachsen. Eine Gefahr für die Konjunktur droht aber von den hohen Öl- und Rohstoffpreisen.

» Für die Automobilkonjunktur zeichnet sich für das vierte Quartal eine Abschwächung der Nachfrage ab. Für die großen Pkw-Märkte der Triade rechnen wir insgesamt nur mit moderaten Zuwächsen. Während das weltweite Pkw-Marktvolumen im Jahr 2004 voraussichtlich um rund 4% wachsen wird, erwarten wir im westeuropäischen Pkw-Markt ein Wachstum von nur rund 1,5%. Im Nutzfahrzeubbereich dürfte die Absatzdynamik auch in den nächsten Monaten weitgehend erhalten bleiben. Für Nordamerika, Lateinamerika und vor allem für den Nahen und Mittleren Osten erwarten wir auch im restlichen Jahresverlauf eine sehr erfreuliche Nutzfahrzeugkonjunktur.

» Die Mercedes Car Group erwartet für das Gesamtjahr 2004 eine leichte Steigerung des Absatzes gegenüber dem Vorjahresvolumen von 1,2 Mio. Pkw. Der Operating Profit wird aufgrund eines veränderten Modell-Mix, hoher Marketingaufwendungen bei smart, von Währungseinflüssen, erhöhter Vorleistungen für neue Produkte sowie von Aufwendungen für die umfassende Qualitätsoffensive wesentlich unter dem Vorjahresniveau liegen.

» Die Chrysler Group ist davon überzeugt, dass sich die günstige Entwicklung der ersten drei Quartale vor allem aufgrund des Erfolgs der neuen Produkte fortsetzen wird. Sie erwartet trotz des schwierigen Marktumfelds mit weiterhin hohen Kaufanreizen, das Jahr 2004 mit einem deutlich positiven Ergebnis abschließen zu können.

» Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge erwartet trotz der Belastungen im Zusammenhang mit den Rückrufaktionen und den Qualitätsmaßnahmen bei MFTBC für das Jahr 2004 eine deutliche Verbesserung des Operating Profit. Maßgeblich für diese positive Entwicklung sind neben dem gestiegenen Absatzvolumen das attraktive Produktprogramm sowie die Kostensenkungsprogramme.

» Im Geschäftsfeld Dienstleistungen sollte sich der erfreuliche Geschäftsverlauf im automobilbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäft fortsetzen. Die jüngsten Zinserhöhungen könnten sich jedoch negativ auf die Refinanzierungskosten auswirken. Die Vorbereitungen bei Toll Collect zur Einführung der Mauterhebung in Deutschland zum 1. Januar 2005 liegen im Plan. Der Operating Profit im Gesamtjahr 2004 könnte aufgrund der Belastungen aus der Beteiligung an Toll Collect jedoch unter dem sehr hohen Niveau des Vorjahres liegen.

» Die EADS geht davon aus, dass sich die Erholung in der Luftfahrtindustrie weiter fortsetzen wird. Sie erwartet einen Umsatzanstieg und eine Verbesserung des operativen Ergebnisses. Wir rechnen deshalb damit, dass der Ergebnisbeitrag der EADS zum Operating Profit des Konzerns höher ausfallen wird als im Vorjahr.

» DaimlerChrysler rechnet für das Gesamtjahr mit einem Absatzanstieg von 4,3 auf rund 4,8 Mio. Pkw, Lkw, Transporter und Busse. Gleichzeitig erwarten wir eine deutliche Umsatzsteigerung von € 136,4 Mrd. auf rund € 145 Mrd. Maßgebend dafür ist vor allem die erfreuliche Geschäftsentwicklung bei der Chrysler Group und im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge.

» Die Zahl der Beschäftigten sollte sich im Wesentlichen aufgrund der erstmaligen Einbeziehung von MFTBC gegenüber dem Endstand des Jahres 2003 in Höhe von 362.100 auf rund 386.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöhen. Die Sachinvestitionen sollten im Jahr 2004 von € 6,6 auf rund € 7 Mrd. steigen. Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen erwarten wir in der Größenordnung des Vorjahres (€ 5,6 Mrd.).

» Auf Basis der oben genannten Einschätzungen geht DaimlerChrysler unverändert davon aus, den Operating Profit im Gesamtjahr gegenüber dem Konzern-Operating Profit des Jahres 2003 (€ 5,1 Mrd. vor Restrukturierungsaufwendungen bei der Chrysler Group und ohne den Gewinn aus der Veräußerung von MTU Aero Engines) deutlich steigern zu können.

Mercedes Car Group

- » **Absatz mit 293.200 Fahrzeugen unter Vorjahresniveau**
- » **Operating Profit vor allem aufgrund verändertem Modell-Mix, umfassender Qualitätsoffensive sowie höherer Ergebnisbelastung durch smart unter Vorjahr**
- » **Auslieferungsstart der neuen A-Klasse**
- » **Vorstellung der Mercedes-Benz Sports Tourer »Vision R« und »Vision B« in Paris**

In Millionen	Q3 04	Q3 04	Q3 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	377	304	793	-62
Umsatz	15.051	12.121	12.742	-5
Absatz		293.172	305.443	-4
Produktion		310.578	298.324	+4
Beschäftigte (30.09.)		107.812	105.380	+2

Drittes Quartal stark durch Modellwechsel beeinflusst

- » Der Absatz der Mercedes Car Group lag im dritten Quartal mit 293.200 Fahrzeugen unter dem Vorjahresniveau (-4%). Aufgrund des geringeren Absatzes nahm auch der Umsatz auf € 12,1 Mrd. ab.
- » Der Operating Profit erreichte mit € 304 Mio. nicht den Vorjahreswert. Dies ist auf den überwiegend lebenszyklusbedingt veränderten Modell-Mix bei Mercedes-Benz Pkw, die hohen Anlaufkosten und Vorleistungen für die zweite Produktoffensive sowie die Kosten für die Weiterführung der umfassenden Qualitätsoffensive zurückzuführen. Darüber hinaus ergaben sich Ergebnisbelastungen aus der Stärke des Euro gegenüber dem US-Dollar. Bei smart belasteten höhere Marketingaufwendungen sowie niedrigere Absatzzahlen bei verschiedenen Modellen den Operating Profit erheblich.

Weltweit 256.600 Mercedes-Benz Pkw abgesetzt

- » Die Marke Mercedes-Benz konnte weltweit 256.600 (i. V. 273.900) Fahrzeuge absetzen. Der Rückgang ist vor allem auf lebenszyklusbedingt niedrigere Absatzzahlen bei der S- und M-Klasse zurückzuführen, die im kommenden Jahr durch neue Modelle ersetzt werden. Die A-Klasse, deren neue Modelle seit Anfang September an Kunden ausgeliefert werden, lag ebenfalls unter Vorjahresniveau.
- » Die neue Generation der C-Klasse (93.400 Fahrzeuge, +8%) wurde ebenso wie der neue Roadster SLK (14.500 Fahrzeuge, +197%) sehr positiv aufgenommen. Mit 19.200 verkauften Fahrzeugen liegt die S-Klasse trotz des lebenszyklusbedingten Rückgangs deutlich vor ihren Wettbewerbern. Auch die E-Klasse behauptete trotz eines niedrigeren Absatzes mit 68.000 Fahrzeugen ihre weltweit führende Marktposition.

In Millionen	Q1-3 04	Q1-3 04	Q1-3 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	2.044	1.646	2.342	-30
Umsatz	45.660	36.772	38.387	-4
Absatz		878.513	914.573	-4
Produktion		942.764	931.509	+1
Beschäftigte (30.09.)		107.812	105.380	+2

Q1-3

Absatz	Q3 04	Q3 03	Veränd. in %
	Gesamt	293.172	
Westeuropa	190.415	208.231	-9
Deutschland	87.670	103.574	-15
USA	56.377	50.142	+12
Japan	10.263	11.249	-9
Übrige Märkte	36.117	35.821	+1

- » Während der Absatz in Westeuropa aufgrund der Nachfrageschwäche insbesondere in Deutschland um 13% auf 155.800 Fahrzeuge zurückging, stieg er in den USA deutlich um 12% auf 56.400 Fahrzeuge.

Vorstellung der Mercedes-Benz Sports Tourer »Vision R« und »Vision B«

- » Auf der Internationalen Automobilausstellung in Paris stellte Mercedes-Benz zwei Studien einer neuen Fahrzeugkategorie vor: den Compact Sports Tourer »Vision B« und die europäische Version des Grand Sports Tourer »Vision R«. Beide Fahrzeuge kombinieren den Komfort einer sportlichen Limousine mit der Variabilität eines Kombi, der Geräumigkeit eines Van und der Multifunktionsfähigkeit eines »Sport Utility Vehicle« (SUV). Die beiden Sports Tourer, die im kommenden Jahr in den Markt eingeführt werden, sind von Kunden und Presse sehr positiv aufgenommen worden.

Absatzsteigerung bei smart durch smart forfour

- » Von der Marke smart wurden im dritten Quartal 36.500 Fahrzeuge abgesetzt. Die Absatzsteigerung um 16% beruht auf dem neu eingeführten smart forfour mit einem Absatz von 16.700 Fahrzeugen. Mit der Ergänzung um eine Dieselvariante und die Rechtslenkerversion ergeben sich zusätzliche Potenziale.
- » Mit der Einführung des smart fortwo cdi in Kanada wird die Marke smart erstmals auch in Nordamerika angeboten. Seit Anfang Oktober werden die ersten Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert.

Absatz	Q1-3 04	Q1-3 03	Veränd. in %
	Gesamt	878.513	
Westeuropa	587.445	619.637	-5
Deutschland	272.896	294.667	-7
USA	160.851	158.775	+1
Japan	29.635	32.355	-8
Übrige Märkte	100.582	103.806	-3

Chrysler Group

- » Chrysler Group setzt positiven Geschäftsverlauf fort
- » Operating Profit gesteigert
- » Jeep® Grand Cherokee und Dodge Dakota schließen die neun Markteinführungen des Jahres 2004 ab

In Millionen	Q3 04	Q3 04	Q3 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	269	217	147	+48
Umsatz	14.304	11.520	12.496	-8
Absatz		594.929	628.965	-5
Produktion		586.645	597.578	-2
Beschäftigte (30.09.)		84.701	94.571	-10

Absatz	Q3 04	Q3 03	Veränd. in %
Gesamt	594.929	628.965	-5
NAFTA	558.084	586.043	-5
USA	483.986	517.435	-6
Übrige Märkte	36.845	42.922	-14

Positive Geschäftsentwicklung setzt sich fort

- » Die Chrysler Group hat im dritten Quartal 2004 weltweit 651.900 Fahrzeuge an Endkunden verkauft und damit den Vorjahreswert um 3% übertroffen. Der Anstieg ist vor allem auf den großen Erfolg der neuen Produkte wie den Chrysler 300 und 300C, den Dodge Magnum sowie die neuen Minivans Dodge Grand Caravan und Chrysler Town & Country zurückzuführen. In den USA stiegen die Verkäufe um 4% auf 536.400 Fahrzeuge, der Marktanteil erreichte im dritten Quartal 11,9% (i. V. 11,4%).
- » Die Auslieferungen an die Händler gingen auf 594.900 (i. V. 629.000) Fahrzeuge zurück. Maßgeblich war vor allem der Modellwechsel beim Jeep® Grand Cherokee, dessen neues Modell erst seit September ausgeliefert wird.
- » Zum Ende des dritten Quartals lag der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA bei 563.100 (i. V. 528.300) Fahrzeugen. Die Reichweite verringerte sich im Vergleich zum dritten Quartal des Vorjahres von 86 auf 83 Tage.

Operating Profit um 48% gestiegen

- » Der Umsatz der Chrysler Group verringerte sich im dritten Quartal um 8% auf € 11,5 Mrd.; in US-Dollar lag der Umsatz auf Vorjahresniveau.

- » Der Operating Profit konnte von € 147 auf € 217 Mio. verbessert werden. Die positive Entwicklung ist im Wesentlichen auf einen höherwertigen Modell-Mix sowie niedrigere Kaufanreize zurückzuführen, die den Markterfolg der neuen Produkte widerspiegeln. Gegenläufig wirkten weniger Auslieferungen. Im Operating Profit des Berichtsquartals sind Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit der geplanten Schließung und dem Verkauf von Fertigungsstätten in Höhe von € 104 Mio. enthalten.

Produkteinführungen fortgesetzt

- » Die Chrysler Group hat im dritten Quartal mit der Auslieferung des Jeep® Grand Cherokee und des Dodge Dakota an die Händler begonnen. Beide neuen Modelle stießen auf eine sehr positive Resonanz bei Kunden und Presse. Damit sind nun alle neun neuen Produkte des Jahres 2004 im Markt verfügbar.

Umfangreiche Investitionen in den Werken

- » Im Werk Jefferson North in Detroit, in dem der Jeep® Grand Cherokee hergestellt wird, hat die Chrysler Group die Flexibilität in der Montage deutlich erhöht. Nun können unterschiedliche Fahrzeugmodelle auf einem gemeinsamen Montageband gefertigt werden, während ein weiteres Modell für den Produktionsstart vorbereitet wird.

In Millionen	Q1-3 04	Q1-3 04	Q1-3 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	1.293	1.041	(649)	.
Umsatz	45.677	36.786	37.009	-1
Absatz		2.061.123	1.998.246	+3
Produktion		2.007.821	1.970.807	+2
Beschäftigte (30.09.)		84.701	94.571	-10

Absatz	Q1-3 04	Q1-3 03	Veränd. in %
Gesamt	2.061.123	1.998.246	+3
NAFTA	1.933.259	1.872.828	+3
USA	1.704.601	1.630.568	+5
Übrige Märkte	127.864	125.418	+2

Nutzfahrzeuge

- » **Deutliche Steigerung von Absatz und Umsatz**
- » **Erhebliche Belastungen durch Rückrufaktionen und Qualitätsmaßnahmen bei MFTBC**
- » **Ergebnis im laufenden Geschäft deutlich verbessert**
- » **Vorstellung zahlreicher Produktneuheiten auf der IAA Nutzfahrzeuge**

In Millionen	Q3 04	Q3 04	Q3 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	197	159	198	-20
Umsatz	11.420	9.197	6.756	+36
Absatz		192.767	123.241	+56
Produktion		189.062	120.727	+57
Beschäftigte (30.09.)		114.810	90.568	+27

Absatz	Q3 04	Q3 03	Veränd. in %
	Gesamt	192.767	
Westeuropa	63.371	58.561	+8
Deutschland	25.780	26.246	-2
USA	38.310	29.090	+32
Lateinamerika	17.006	10.660	+60
Übrige Märkte	74.080	24.930	+197

Starkes Wachstum auch im dritten Quartal

- » Im dritten Quartal 2004 steigerte das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge seinen Absatz um 56% auf 192.800 Fahrzeuge. Dies führte zu einem Umsatzzanstieg um 36% auf € 9,2 Mrd. Auch ohne die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), die seit 31. März 2004 mit einem Zeitversatz von einem Monat einbezogen wird, hätten sich bei Absatz und Umsatz kräftige Zuwächse um 20% bzw. 16% ergeben.
- » Der Operating Profit war trotz der Ergebnisbelastung durch die bei MFTBC entstandenen Aufwendungen für Rückrufaktionen und Qualitätsmaßnahmen in Höhe von € 405 Mio. mit € 159 Mio. positiv, erreichte aber nicht den Vorjahreswert. Bereits im zweiten Quartal ergab sich eine Ergebnisbelastung von € 70 Mio. Ohne die Belastung durch MFTBC hätte das Ergebnis aufgrund des höheren Absatzes, der Effizienzsteigerungsprogramme und des attraktiven Produktprogramms das Vorjahresniveau deutlich übertroffen. Aus der Auflösung des Nutzfahrzeugmotoren-Joint Venture mit Hyundai Motor ergab sich ein positiver Ergebniseffekt in Höhe von € 60 Mio.

Positive Entwicklung in nahezu allen Geschäftsbereichen

- » Die positive Absatzentwicklung im Lkw-Geschäft setzte sich auch im dritten Quartal fort.
Der Absatz im Geschäftsbereich Lkw NAFTA (Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses) stieg um 29% auf 43.100 Fahrzeuge. In der Klasse 8 konnten wir den Absatz in einem weiter stark wachsenden Markt für schwere Lkw um 23% erhöhen. Auch bei den mittelschweren Lkw legten wir um 13% zu.
Der Geschäftsbereich Lkw Europa/Lateinamerika (Mercedes-Benz) erzielte mit 36.000 abgesetzten Fahrzeugen einen Anstieg

um 25%. Dies ist vor allem auf die Markterholung in Lateinamerika und der Türkei, die positive Marktentwicklung in Westeuropa sowie die starke Nachfrage aus dem Nahen und Mittleren Osten zurückzuführen.
Der Absatz von MFTBC stieg von 43.900 auf 45.900 Fahrzeuge. Außerhalb Japans stiegen die Verkäufe um 29% auf 29.700 Einheiten. In Japan ging der Absatz aufgrund der Diskussion über die Qualität der Fahrzeuge gegenüber dem hohen Vorjahreswert (Vorzieheffekt wegen verschärfter Abgasnormen) auf 16.200 (i. V. 20.800) Lkw und Busse zurück.

- » Der Geschäftsbereich Mercedes-Benz Transporter steigerte seine Verkäufe um 16% auf 60.000 Fahrzeuge. Maßgeblich war dabei eine positive Absatzentwicklung in Nordamerika, Osteuropa und Lateinamerika. Insbesondere die Modelle Viano und Vito trugen zu diesem Wachstum entscheidend bei.
- » Das Absatzvolumen im Geschäftsbereich DaimlerChrysler Omnibusse stieg um 8% auf 8.400 Fahrzeuge. Vor allem in Lateinamerika und NAFTA, aber auch in Europa konnten wir mehr Busse absetzen als im Vorjahr.

Innovative Produkte und Technologien auf der IAA vorgestellt

- » Im September hat das Geschäftsfeld auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover die komplett überarbeiteten Mercedes-Benz Lkw-Baureihen Atego und Axor sowie die neue Dieselschlepper-Technologie BlueTec für schwere Nutzfahrzeuge zur Erfüllung der Euro4- und Euro5-Abgasnormen vorgestellt. Die Marke Setra zeigte erstmals das vierte Modell der im Frühjahr gestarteten ComfortClass 400, den Zweiachser S415 GT.

In Millionen	Q1-3 04	Q1-3 04	Q1-3 03	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	1.111	895	467	+92
Umsatz	30.759	24.772	19.110	+30
Absatz		503.494	355.974	+41
Produktion		525.365	360.455	+46
Beschäftigte (30.09.)		114.810	90.568	+27

Absatz	Q1-3 04	Q1-3 03	Veränd. in %
	Gesamt	503.494	
Westeuropa	194.410	175.722	+11
Deutschland	74.605	70.402	+6
USA	109.642	82.417	+33
Lateinamerika	42.943	28.750	+49
Übrige Märkte	156.499	69.085	+127

Dienstleistungen

- » Weiterhin sehr erfreuliche Entwicklung bei Finanzdienstleistungen
- » Operating Profit auf hohem Niveau
- » Vorbereitungen zur Mauterhebung liegen im Plan

In Millionen	Q3 04	Q3 04	Q3 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Operating Profit	512	412	284	+45
Umsatz	4.276	3.444	3.470	-1
Vertragsvolumen	130.100	104.776	102.200	+3
Neugeschäft	18.224	14.677	13.132	+12
Beschäftigte (30.09.)		10.988	10.857	+1

Operating Profit weiter gesteigert

- » Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat seinen Operating Profit im dritten Quartal auf € 412 (i. V. € 284) Mio. gesteigert. Im Ergebnis des Berichtsquartals ist eine Belastung von € 119 Mio. aus Toll Collect für operative Mehraufwendungen zur Absicherung des Systemstarts enthalten. Die Steigerung des operativen Ergebnisses im Finanzdienstleistungsgeschäft ist insbesondere auf die verbesserte Qualität des Portfolios sowie geringere Risikokosten zurückzuführen.
- » Das Neugeschäft erhöhte sich durch den Einsatz von Verkaufsförderungsprogrammen und die noch intensivere Zusammenarbeit mit der Vertriebsorganisation des Konzerns auf € 14,7 Mrd. und lag trotz der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar um 12% über dem Vorjahreswert.
- » Das Vertragsvolumen in Höhe von € 104,8 Mrd. übertraf das Vorjahresniveau um 3%, wechsellkursbereinigt betrug der Anstieg 7%. Zum Ende des dritten Quartals wurden weltweit 6.393.900 Fahrzeuge betreut.

Sehr erfreuliche Geschäftsentwicklung in Nordamerika

- » DaimlerChrysler Services setzte in Nordamerika seine profitable Geschäftsentwicklung weiter fort. Das Vertragsvolumen lag bei € 75,5 (i. V. € 75,3) Mrd., wechsellkursbereinigt ergab sich ein Anstieg um 6%. Durch Optimierungen der Systeme und Prozesse wurde die Effektivität der Geschäftsabläufe nochmals verbessert. Die Kreditrisikokosten konnten weiter verringert

werden. Zur Steigerung von Neugeschäft und Profitabilität wurden Bonusprogramme eingeführt und die Aktivitäten zur Stärkung der Kundenbindung weiter ausgebaut.

Wachstum in weiteren wichtigen Märkten

- » In den europäischen Märkten verzeichneten wir im dritten Quartal ein Neugeschäft von € 3,2 Mrd., das Vertragsvolumen stieg um 8% auf € 24,2 Mrd. In Lateinamerika und Afrika hat DaimlerChrysler Services das Vertragsvolumen auf € 1,8 Mrd. ausgeweitet (+28%). Auch in Asien erhöhte sich das Portfolio um 6% auf € 3,2 Mrd.

DaimlerChrysler Bank erweitert Produktpalette

- » Mit einem Neugeschäft von € 1,9 Mrd. hat die DaimlerChrysler Bank ihre Position weiter gefestigt. Das Vertragsvolumen stieg auf € 13,9 Mrd. (+10%). Die DaimlerChrysler Bank hat ihre Produktpalette mit dem Zins Express Zertifikat, der kleinen smart Card Visa sowie dem Konto+Card-Angebot erweitert.

Toll Collect bereitet Mauterhebung zum 1. Januar 2005 vor

- » Die Toll Collect GmbH, an der DaimlerChrysler Services mit 45% beteiligt ist, startete nach erfolgreicher Durchführung wesentlicher Tests im September mit der Generalprobe. Die letzte Phase dient der Überprüfung und Optimierung der Funktionsfähigkeit und des Zusammenwirkens aller Systemkomponenten. Toll Collect befindet sich damit im Zeitplan, um die Mauterhebung am 1. Januar 2005 in Deutschland aufzunehmen.

In Millionen	Q1-3 04	Q1-3 04	Q1-3 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Operating Profit	1.372	1.105	1.037	+7
Umsatz	12.763	10.279	10.586	-3
Vertragsvolumen	130.100	104.776	102.200	+3
Neugeschäft	48.175	38.798	36.380	+7
Beschäftigte (30.09.)		10.988	10.857	+1

Übrige Aktivitäten

» Weiterhin positive Entwicklung bei EADS

Übrige Aktivitäten				
	Q3 04	Q3 04	Q3 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Operating Profit (Loss)	320	258	(104)	.
Umsatz	652	525	523	+0

Im Segment Übrige Aktivitäten sind unsere Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) sowie seit dem 1. Januar 2004 der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway enthalten. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Das Segment Übrige Aktivitäten enthält auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften. Im Operating Profit des Vorjahres ist noch der Ergebnisbeitrag unserer Beteiligung an Mitsubishi Motors Corporation (MMC) enthalten, die seit dem 30. Juni 2004 als zum Marktwert bilanziertes Finanzinvestment in den Konzernabschluss einbezogen wird.

Das anteilige operative Ergebnis unserer Beteiligung an EADS geht in den Operating Profit von DaimlerChrysler mit einem Zeitversatz von einem Quartal ein.

Der Anstieg des Operating Profit im Segment Übrige Aktivitäten ist vor allem auf den höheren Ergebnisbeitrag unserer Beteiligung an EADS, den Wegfall des im Vorjahr deutlich negativen Ergebnisbeitrags von MMC sowie den Ertrag im Zusammenhang mit der Beendigung des Schiedsverfahrens mit Bombardier zurückzuführen.

DaimlerChrysler Off-Highway

» Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway übertraf mit einem Umsatz von € 440 Mio. den Vorjahreswert um 6%. Neben Zuwächsen im Bereich Power Generation (Motoren zur Stromerzeugung) konnten auch bei den Schiffs- und Bahnmotoren Umsatzsteigerungen erzielt werden.

» Der Auftragseingang erreichte mit € 434 Mio. nicht das hohe Vorjahresniveau (-5%). Nach den starken Bestelleingängen im ersten Halbjahr, die insbesondere im Bereich Power Generation zu verzeichnen waren, trat nun vor allem in Asien eine Beruhigung der Nachfrage ein.

EADS

» Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), das zweitgrößte Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungstechnikunternehmen der Welt, veröffentlicht ihre Geschäftszahlen zum dritten Quartal am 4. November 2004. Der Geschäftsverlauf der EADS war im Berichtszeitraum weiterhin positiv. Die EADS ist zuversichtlich, ihre für das Geschäftsjahr 2004 gesteckten Ziele zu erreichen.

» Airbus erzielte im dritten Quartal wichtige Aufträge und behauptete damit die führende Position im zivilen Flugzeugmarkt. Im August erhielt Airbus den insgesamt fünftausendsten Flugzeugauftrag in seiner 30-jährigen Geschichte. Die Auslieferungen im dritten Quartal lagen mit 63 Flugzeugen über dem Vorjahreswert.

Auf der Luftfahrtausstellung in Farnborough im Juli erhielt Airbus Kaufzusagen über 64 und vereinbarte Optionen über weitere 20 Flugzeuge.

» Im Verteidigungsgeschäft konnte die EADS im dritten Quartal wichtige Aufträge verbuchen.

» Auch der Geschäftsbereich Raumfahrt entwickelte sich weiterhin sehr positiv.

Übrige Aktivitäten				
	Q1-3 04	Q1-3 04	Q1-3 03	Veränd.
	US \$	€	€	in %
Operating Profit	592	477	185	+158
Umsatz	1.717	1.383	1.424	-3

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

In Millionen	Q3 04	Q3 04	Q3 03
	US \$	€	€
Mercedes Car Group	377	304	793
Chrysler Group	269	217	147
Nutzfahrzeuge	197	159	198
Dienstleistungen	512	412	284
Übrige Aktivitäten	320	258	(104)
Eliminierungen	(21)	(18)	(72)
DaimlerChrysler-Konzern	1.654	1.332	1.246

In Millionen	Q1-3 04	Q1-3 04	Q1-3 03
	US \$	€	€
Mercedes Car Group	2.044	1.646	2.342
Chrysler Group	1.293	1.041	(649)
Nutzfahrzeuge	1.111	895	467
Dienstleistungen	1.372	1.105	1.037
Übrige Aktivitäten	592	477	185
Eliminierungen	(242)	(195)	(92)
DaimlerChrysler-Konzern	6.170	4.969	3.290

Konzern-Operating Profit übertrifft trotz hoher Belastungen das Vorjahresergebnis

- » Der DaimlerChrysler-Konzern erzielte im dritten Quartal des laufenden Jahres einen Operating Profit von € 1.332 Mio. und konnte damit das Vorjahresergebnis um € 86 Mio. bzw. 7% übertreffen.
- » Diese Ergebnisverbesserung resultierte aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft (Financial Services). Hier war die Steigerung des Operating Profit um € 218 Mio. auf € 549 Mio. insbesondere auf die verbesserte Qualität des Portfolios sowie geringere Risikokosten zurückzuführen.
- » Das Industriegeschäft erwirtschaftete ein operatives Ergebnis von € 783 Mio., konnte jedoch nicht an das hohe Vorjahresniveau anknüpfen (€ 915 Mio.). Der Ergebnisrückgang war neben Ergebnisbelastungen im Geschäftsfeld Mercedes Car Group durch Aufwendungen im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge in Höhe von € 405 Mio. für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) bedingt. Darüber hinaus belasteten zusätzlich Aufwendungen bei Toll Collect (€ 119 Mio.) im Zusammenhang mit dem geplanten Systemstart zum 1. Januar 2005 das Ergebnis des Geschäftsfelds Dienstleistungen. Positiv wirkte ein Ergebnisanstieg von € 70 Mio. bei der Chrysler Group; das Vorjahresquartal war durch einen negativen Ergebnisbeitrag von Mitsubishi Motors mit € 240 Mio. belastet.
- » 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.
- » Mit Stichtag zum 29. Juni 2004 hat DaimlerChrysler die Einbeziehung seiner Anteile an Mitsubishi Motors nach der Equity-Methode beendet, da der Konzern aufgrund des deutlich verwässerten Kapitalanteils keinen wesentlichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik der Mitsubishi Motors Corporation mehr ausüben kann.

Rückgang des Operating Profit bei der Mercedes Car Group

- » Im dritten Quartal erwirtschaftete das Geschäftsfeld Mercedes Car Group einen Operating Profit von € 304 Mio., der deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (€ 793 Mio.) lag.
- » Im Geschäftsbereich Mercedes-Benz Pkw beeinflussten neben vorwiegend lebenszyklusbedingten Absatzzrückgängen bei der S-, M- und A-Klasse, die nur teilweise durch die neue Generation der C-Klasse sowie den neuen SLK kompensiert werden konnten, auch weitere Aufwendungen und Vorleistungen für die Produkte der zweiten Modelloffensive den Operating Profit. Zusätzlich belastend wirkten der anhaltend starke Euro gegenüber dem US-Dollar sowie Aufwendungen für die umfassende Qualitätsoffensive.
- » Das Ergebnis von smart war deutlich negativ und im Vergleich zur Vorjahresperiode durch hohe Marketingaufwendungen aus der Markteinführung des smart forfour sowie durch Absatzzrückgänge bei smart fortwo und smart roadster belastet.

Ergebnisverbesserung bei der Chrysler Group

- » Die Chrysler Group erzielte im dritten Quartal des laufenden Jahres einen Operating Profit von € 217 Mio. gegenüber € 147 Mio. im vergleichbaren Vorjahresquartal.
- » Dieser Ergebnisanstieg stand überwiegend im Zusammenhang mit vergleichsweise geringeren durchschnittlichen Preisnachlässen je Fahrzeug sowie einem höherwertigen Modell-Mix. In den niedrigeren Preisnachlässen und dem günstigeren Modell-Mix spiegelte sich die erfolgreiche Einführung der neuen Fahrzeugmodelle im Jahr 2004 wider. Gegenläufig wirkten im dritten Quartal 2004 teilweise Ergebnisbelastungen infolge des um 34.000 auf 594.900 Fahrzeuge rückläufigen Absatzes, der wesentlich durch den Modellübergang zum neuen Jeep® Grand Cherokee bedingt war.
- » Darüber hinaus war das operative Ergebnis des abgelaufenen Quartals durch Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt € 104 (i. V. € 37) Mio. belastet, die überwiegend Personalmaßnahmen im Zusammenhang mit der beabsichtigten Schließung oder Veräußerung von Produktionsstätten in den Jahren 2004 und 2005 betreffen.

Operating Profit

In Millionen	Q3 04	Q3 04	Q3 03
	US \$	€	€
Industriegeschäft	972	783	915
Financial Services	682	549	331
DaimlerChrysler-Konzern	1.654	1.332	1.246

Q1-3 04	Q1-3 04	Q1-3 03
	US \$	€
4.239	3.414	2.213
1.931	1.555	1.077
6.170	4.969	3.290

Operating Profit bei den Nutzfahrzeugen durch Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen belastet

- » Der Operating Profit des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge lag im dritten Quartal bei € 159 (i. V. € 198) Mio. Das Ergebnis des abgelaufenen Quartals war durch Aufwendungen in Höhe von € 405 Mio., die im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC standen, erheblich beeinflusst.
- » Der dennoch deutlich positive Operating Profit im abgelaufenen Quartal wurde durch erhebliche Ergebnissteigerungen in allen anderen Geschäftsbereichen erreicht. Neben der weiteren Umsetzung und nachhaltigen Wirkung der Effizienzsteigerungsprogramme in den Geschäftsbereichen trugen die höheren Fahrzeugabsätze im Lkw-Geschäft, bei Transportern und Bussen zum Anstieg des Ergebnisses bei. Die Rückabwicklung des Motoren Joint Ventures mit Hyundai Motor wirkte sich darüber hinaus mit € 60 Mio. positiv auf den Operating Profit des Geschäftsfelds aus.

Operating Profit bei Dienstleistungen durch starkes Finanzdienstleistungsgeschäft auf hohem Niveau

- » Im dritten Quartal 2004 stieg der Operating Profit des Geschäftsfelds Dienstleistungen gegenüber dem Vorjahresquartal auf € 412 (Q3 2003: € 284) Mio.
- » Der Anstieg des Operating Profit im Finanzdienstleistungsgeschäft um € 218 Mio. auf € 549 Mio. war durch eine Verbesserung der Portfolioqualität sowie der Risikosteuerung des Vertragsportfolios in Nordamerika und in Europa gekennzeichnet. Gleichzeitig wurden im dritten Quartal Wertberichtigungen an die verbesserten Risikorahmenbedingungen angepasst, so dass insgesamt geringere Risikokosten zu berücksichtigen waren.
- » Ergebnisbelastungen aus dem Engagement bei Toll Collect in Höhe von € 119 Mio. resultierten aus operativen Mehraufwendungen zur Absicherung des Systemstarts.

Übrige Aktivitäten mit positivem Ergebnis

- » Die Übrigen Aktivitäten wiesen im dritten Quartal einen Operating Profit von € 258 Mio. gegenüber einem operativen Verlust von € 104 Mio. im Vergleichszeitraum 2003 aus.
- » Das negative Ergebnis im Vorjahr war fast ausschließlich durch den anteilig negativen Ergebnisbeitrag von Mitsubishi Motors (€ 240 Mio.) verursacht. Als Folge der Nichtteilnahme an unterstützenden Kapitalmaßnahmen bei Mitsubishi Motors hat DaimlerChrysler seinen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik von Mitsubishi Motors verloren und damit die Einbeziehung der Anteile nach der Equity-Methode zum 29. Juni 2004 beendet. Ein anteiliges Ergebnis von Mitsubishi Motors ist daher im Operating Profit des abgelaufenen Quartals nicht mehr enthalten.
- » Im September 2004 konnte DaimlerChrysler einen Vergleich mit Bombardier zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Veräußerung der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz) abschließen. Dadurch wurden im abgelaufenen Quartal bislang erfolgsneutral abgegrenzte Erträge aus der Veräußerung von Adtranz realisiert. Der Ertrag belief sich, nach Abzug der Kaufpreisanpassung und sonstiger im dritten Quartal 2004 aus dem Vergleich noch ausstehender Kosten, auf insgesamt € 120 Mio.

- » Darüber hinaus enthielt der Operating Profit der Übrigen Aktivitäten einen positiven Ergebnisbeitrag von EADS, der insbesondere durch die erfreuliche Entwicklung bei Airbus über dem Vorjahresergebnis lag.

Überleitung vom Operating Profit zum Ergebnis vor Finanzergebnis

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

Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis

	Q3 04	Q3 04	Q3 03
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	1.654	1.332	1.246
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangemem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(256)	(206)	(221)
Operatives Beteiligungsergebnis	(125)	(101)	152
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	22
Übriges nicht operatives Ergebnis	(413)	(332)	(298)
Ergebnis vor Finanzergebnis	860	693	901

- » Das operative Beteiligungsergebnis beinhaltet die operativen Ergebnisbeiträge der Beteiligungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis auszuweisen sind. Diese werden dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im dritten Quartal 2004 ergab sich hieraus ein insgesamt positiver Beitrag zum Operating Profit von € 101 (Q3 2003: negativer Beitrag von € 152) Mio. Die Verbesserung war fast ausschließlich auf den Wegfall des negativen Ergebnisses von Mitsubishi Motors zurückzuführen. Darüber hinaus verbesserte sich das anteilige Ergebnis der EADS gegenüber dem Vorjahr. Aus der Rückabwicklung des Motoren Joint Ventures mit Hyundai Motor ergab sich zusätzlich ein positiver Effekt im operativen Beteiligungsergebnis des abgelaufenen Quartals.
- » Im »Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten« wird das operative Ergebnis des Geschäftsbereichs MTU Aero Engines ausgewiesen, das in der Gewinn- und Verlustrechnung des dritten Quartals 2003 in der separaten Zeile »Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern« enthalten ist.
- » Das übrige nicht operative Ergebnis entfiel im abgelaufenen Quartal fast ausschließlich auf die Anteile fremder Gesellschafter an den Aufwendungen für die Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei MFTBC. Diese auf Minderheiten entfallenden Aufwendungen wurden nicht dem Operating Profit zugeordnet, da diese durch Qualitätsprobleme bei MFTBC verursacht waren, die vor den Anteilserwerben von Daimler-Chrysler entstanden sind. Im Vorjahr war dieser Überleitungs-posten fast ausschließlich dadurch bedingt, dass eine konsolidierte Sammelklage im Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluss von Daimler-Benz und Chrysler zur DaimlerChrysler AG verglichen wurde. Im dritten Quartal 2003 war hierfür ein Aufwand von € 275 Mio. im Konzernabschluss berücksichtigt.

	Q1-3 04	Q1-3 04	Q1-3 03
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	6.170	4.969	3.290
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangemem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(769)	(619)	(661)
Operatives Beteiligungsergebnis	(133)	(107)	(71)
Operating Profit aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	(31)
Übriges nicht operatives Ergebnis	(461)	(372)	(330)
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.807	3.871	2.197

Deutliche Verbesserung von Finanzergebnis und Konzernergebnis

- » Das Finanzergebnis belief sich im abgelaufenen Quartal auf € 167 (Q3 2003: - € 2.233) Mio. Die Ergebnisverbesserung entfiel mit € 2.419 Mio. auf das Beteiligungsergebnis (Q3 2004: € 238 Mio.), wobei sich hier überwiegend die im Vorjahr angefallene Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der EADS in Höhe von € 1.960 Mio. widerspiegelt. Außerdem war das Beteiligungsergebnis des Vorjahres noch durch den negativen Ergebnisbeitrag der at equity bilanzierten Beteiligung an Mitsubishi Motors belastet. Im dritten Quartal 2004 wurde zusätzlich ein Ertrag durch die Veräußerung des 10,5%-Anteils an der Hyundai Motor Company (HMC) von € 253 Mio. realisiert. Das Zinsergebnis lag im dritten Quartal mit - € 93 (Q3 2003: - € 99) Mio. auf dem Niveau des Vorjahres. Das übrige Finanzergebnis betrug € 22 (i. V. € 47) Mio.
- » Für das dritte Quartal 2004 wird ein Konzernergebnis von € 951 Mio. gegenüber - € 1.653 Mio. im Vorjahr ausgewiesen. Der beträchtliche Ergebnisanstieg war neben der Verbesserung im Operating Profit primär auf die Entwicklung des Finanzergebnisses zurückzuführen.
- » Das Ergebnis je Aktie betrug € 0,94 gegenüber - € 1,63 im Vorjahresquartal. Die Beteiligungsabschreibung der EADS belastete das Vorjahresergebnis je Aktie mit € 1,94.

Anstieg der Bilanzsumme durch erstmalige Einbeziehung von MFTBC und Ausweitung des Absatzfinanzierungsgeschäfts

- » Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2003 um € 8,8 Mrd. auf € 187,1 Mrd. Der Anstieg war neben der zum 31. März 2004 erfolgten Vollkonsolidierung der MFTBC primär auf die Ausweitung des Finanzdienstleistungsgeschäfts zurückzuführen. Zusätzlich erhöhten Wechselkurseffekte in Höhe von € 1,3 Mrd. die Bilanzsumme.
- » Der Anstieg der Sachanlagen zum 30. September resultierte überwiegend aus der erstmaligen Einbeziehung der Bilanz von MFTBC. Die im Rahmen der Vollkonsolidierung vorgenommene Eliminierung des Buchwertes an MFTBC verringerte neben der Veräußerung der Anteile an der Hyundai Motor Company und dem rückläufigen Buchwert an der Mitsubishi Motors Corporation die Finanzanlagen. Darüber hinaus führten die Erweiterung des Konsolidierungskreises um MFTBC sowie der unterjährige Produktionsverlauf im Fahrzeuggeschäft zu einem Anstieg der Vorräte, der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und der Übrigen Verbindlichkeiten. Gegenläufig reduzierte die Bewertung und Beendigung derivativer Finanzinstrumente die Übrigen Forderungen. Der erhöhte Bilanzstand der Vermieteten Gegenstände und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen beruhte vor allem auf der Ausweitung des Absatzfinanzierungsgeschäfts sowie auf Wechselkurseffekten. Die Rückstellungen stiegen hauptsächlich durch die Vollkonsolidierung von MFTBC. Die Veränderung der Anteile in Fremdbesitz war fast ausschließlich durch die erstmalige Einbeziehung der Bilanz von MFTBC bedingt, da 35% der Anteile von konzern-externen Gesellschaftern gehalten werden.
- » Das Konzerneigenkapital am 30. September 2004 in Höhe von € 34,5 Mrd. erhöhte sich leicht gegenüber dem Jahresende 2003. Ausschlaggebend für den Anstieg waren das Konzernergebnis und Effekte aus der Währungsumrechnung. Gegenläufig reduzierten die Ausschüttung für das Geschäftsjahr 2003 sowie die gesunkene ergebnisneutrale Bewertung der derivativen Finanzinstrumente und der Available-for-sale Wertpapiere das Eigenkapital.
- » Die Eigenkapitalquote betrug zum 30. September 2004 18,4% gegenüber 18,5% zum Jahresende 2003. Für das Industrie-geschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 25,7 (31. Dezember 2003: 26,1)%. Der Rückgang der Eigenkapitalquoten stand auch im Zusammenhang mit der Vollkonsolidierung von MFTBC.

Kapitalflussrechnung durch Veränderungen im Working Capital geprägt

- » Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit war mit € 10,3 Mrd. gegenüber den ersten neun Monaten 2003 (€ 13,7 Mrd.) rückläufig. Die Entwicklung war im Wesentlichen auf geringere Mittelfreisetzung im Working Capital des Industriegeschäfts zurückzuführen. Der geringere Anstieg der Rückstellungen stand auch in Zusammenhang mit gegenüber dem Vorjahreszeitraum höheren Zuwendungen an die Pensionsfonds (€ 0,9 Mrd., i. V. € 0,5 Mrd.). Gegenläufig wirkten höhere Mittelzuflüsse infolge der verbesserten Ergebnissituation. Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit bei Financial Services war mit € 5,5 Mrd. gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.
- » Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit erhöhte sich gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um € 1,0 Mrd. auf € 12,8 Mrd. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Zugängen zum Vermietvermögen sowie geringeren Erlösen aus dem Verkauf vermieteter Gegenstände bei Financial Services. Gegenläufig wirkten höhere Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen, die insbesondere im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile an der Hyundai Motor Company (€ 0,7 Mrd.) standen. Aus dem weiteren Erwerb von Anteilen an der MFTBC resultierten gegenüber dem Vorjahr geringere Zahlungen. Unter Berücksichtigung der im Zusammenhang mit der erstmaligen Einbeziehung der Bilanz von MFTBC zugehenden Zahlungsmittel im ersten Quartal (€ 0,4 Mrd.) ergab sich für die im Jahr 2004 erworbenen Anteile (22%) kein nennenswerter Mittelabfluss. In den ersten neun Monaten des Vorjahrs 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 - € 1,2 Mrd. Dieser war überwiegend auf die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2003 zurückzuführen. Im Vorjahr wirkte gegenläufig zur Dividendenzahlung die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten (netto). Insgesamt ergab sich daher in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 ein Mittelzufluss von € 0,9 Mrd.
- » Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2003 um € 3,7 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, wurde von € 14,3 Mrd. auf € 11,5 Mrd. zurückgeführt.

Ereignisse nach Ablauf des dritten Quartals 2004

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

Sonstige Informationen

» Die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (Securities and Exchange Commission »SEC«) unterrichtete die DaimlerChrysler AG im August 2004, dass sie in Bezug auf das Unternehmen eine Untersuchung im Hinblick auf die Einhaltung des US Foreign Corrupt Practices Act eröffnet hat. Die Untersuchung erfolgt aufgrund einer »whistleblower«-Beschwerde, die ein ehemaliger Mitarbeiter der DaimlerChrysler Corporation, dessen Vertrag Anfang dieses Jahres gekündigt worden ist, beim US-amerikanischen Arbeitsministerium (Department of Labor) nach dem Sarbanes-Oxley-Act eingereicht hat. Im September 2004 reichte der gekündigte Mitarbeiter eine Klage gegen die DaimlerChrysler Corporation beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von Michigan ein, die im Wesentlichen die gleichen Behauptungen wie die beim US-amerikanischen Arbeitsministerium (Department of Labor) eingereichte Beschwerde enthält sowie zusätzliche Behauptungen, die sich auf Ansprüche wegen Kündigung aus dem US-amerikanischen Bundes- und Staatenrecht beziehen. DaimlerChrysler kooperiert mit der SEC in der Untersuchung. Als Reaktion auf ein weiteres, nicht förmliches Auskunftsersuchen liefert das Unternehmen auf freiwilliger Basis Informationen an die SEC betreffend der Umsetzung verschiedener Vorschriften des Sarbanes-Oxley-Act, einschließlich der Verfahren über die Berichterstattung an das Audit Committee. Dieses Ersuchen erging nach einer anderen »whistleblower«-Beschwerde, welche beim US-amerikanischen Arbeitsministerium (Department of Labor) von einem ehemaligen Mitarbeiter der DaimlerChrysler Corporation eingereicht wurde.

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/können«, »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) Q3

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q3 2004	Q3 2004	Q3 2003	Q3 2004	Q3 2003	Q3 2004	Q3 2003
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	43.324	34.891	34.114	31.449	30.643	3.442	3.471
Umsatzkosten	(35.491)	(28.583)	(27.408)	(25.976)	(24.691)	(2.607)	(2.717)
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.833	6.308	6.706	5.473	5.952	835	754
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen	(5.482)	(4.415)	(4.600)	(4.122)	(4.261)	(293)	(339)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.783)	(1.436)	(1.284)	(1.436)	(1.284)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch verbundene Unternehmen i. H. v. € 24 in 2003)	421	340	116	328	103	12	13
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(129)	(104)	(37)	(104)	(37)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	860	693	901	139	473	554	428
Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	-	-	(1.960)	-	(1.960)	-	-
Sonstiges Finanzergebnis	207	167	(273)	161	(229)	6	(44)
Finanzergebnis	207	167	(2.233)	161	(2.189)	6	(44)
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.067	860	(1.332)	300	(1.716)	560	384
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(100)	(81)	(296)	120	(142)	(201)	(154)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	214	172	(5)	173	(3)	(1)	(2)
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1.181	951	(1.633)	593	(1.861)	358	228
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	-	-	(20)	-	(20)	-	-
Konzernergebnis	1.181	951	(1.653)	593	(1.881)	358	228
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1,17	0,94	(1,61)				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	(0,02)				
Konzernergebnis	1,17	0,94	(1,63)				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1,17	0,94	(1,61)				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	(0,02)				
Konzernergebnis	1,17	0,94	(1,63)				

DaimlerChrysler AG

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-3

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-3 2004	Q1-3 2004	Q1-3 2003	Q1-3 2004	Q1-3 2003	Q1-3 2004	Q1-3 2003
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	129.527	104.314	101.226	94.041	90.638	10.273	10.588
Umsatzkosten	(104.297)	(83.995)	(81.972)	(76.168)	(73.648)	(7.827)	(8.324)
Bruttoergebnis vom Umsatz	25.230	20.319	19.254	17.873	16.990	2.446	2.264
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen	(16.001)	(12.886)	(13.308)	(11.991)	(12.279)	(895)	(1.029)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(5.059)	(4.074)	(4.147)	(4.074)	(4.147)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch verbundene Unternehmen i. H. v. € 24 in 2003)	831	668	440	629	406	39	34
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(194)	(156)	(42)	(156)	(42)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.807	3.871	2.197	2.281	928	1.590	1.269
Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	-	-	(1.960)	-	(1.960)	-	-
Sonstiges Finanzergebnis (einschließlich Verluste aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 135 in 2004)	(869)	(700)	(403)	(710)	(361)	10	(42)
Finanzergebnis	(869)	(700)	(2.363)	(710)	(2.321)	10	(42)
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.938	3.171	(166)	1.571	(1.393)	1.600	1.227
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(1.695)	(1.365)	(764)	(778)	(246)	(587)	(518)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	166	134	(20)	139	(15)	(5)	(5)
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	2.409	1.940	(950)	932	(1.654)	1.008	704
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	-	-	(6)	-	(6)	-	-
Konzernergebnis	2.409	1.940	(956)	932	(1.660)	1.008	704
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	2,38	1,92	(0,93)				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	(0,01)				
Konzernergebnis	2,38	1,92	(0,94)				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)							
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	2,37	1,91	(0,93)				
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	(0,01)				
Konzernergebnis	2,37	1,91	(0,94)				

DaimlerChrysler AG

Konzernbilanz

(in Millionen)	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	30. Sept. 2004 (ungeprüft)	30. Sept. 2004 (ungeprüft)	31. Dez. 2003	30. Sept. 2004 (ungeprüft)	31. Dez. 2003 (ungeprüft)	30. Sept. 2004 (ungeprüft)	31. Dez. 2003 (ungeprüft)
	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Aktiva							
Geschäftswerte	2.622	2.112	1.816	2.053	1.757	59	59
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.765	3.032	2.819	2.958	2.731	74	88
Sachanlagen	43.894	35.350	32.917	35.204	32.761	146	156
Finanzanlagen	9.061	7.297	8.748	6.946	8.416	351	332
Vermietete Gegenstände	34.159	27.510	24.385	3.723	2.890	23.787	21.495
Anlagevermögen	93.501	75.301	70.685	50.884	48.555	24.417	22.130
Vorräte	23.345	18.801	14.948	17.301	13.560	1.500	1.388
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.668	6.981	6.081	6.833	5.851	148	230
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	71.564	57.634	52.638	-	-	57.634	52.638
Übrige Forderungen	15.738	12.674	15.848	8.411	11.129	4.263	4.719
Wertpapiere	5.097	4.105	3.268	3.667	2.801	438	467
Zahlungsmittel	9.243	7.444	11.017	6.506	9.719	938	1.298
Umlaufvermögen	133.655	107.639	103.800	42.718	43.060	64.921	60.740
Latente Steuern	3.796	3.057	2.688	2.901	2.527	156	161
Rechnungsabgrenzungsposten	1.335	1.075	1.095	993	1.002	82	93
Summe Aktiva	232.287	187.072	178.268	97.496	95.144	89.576	83.124
Passiva							
Gezeichnetes Kapital	3.269	2.633	2.633				
Kapitalrücklage	9.935	8.001	7.915				
Gewinnrücklagen	36.638	29.506	29.085				
Kumulierter übriger Comprehensive Loss	(6.991)	(5.630)	(5.152)				
Eigene Anteile	-	-	-				
Eigenkapital	42.851	34.510	34.481	25.025	26.361	9.485	8.120
Anteile in Fremdbesitz	1.110	894	470	872	454	22	16
Rückstellungen	52.457	42.246	39.172	41.228	38.439	1.018	733
Finanzverbindlichkeiten	94.364	75.996	75.690	8.291	11.779	67.705	63.911
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	17.815	14.347	11.583	14.183	11.359	164	224
Übrige Verbindlichkeiten	12.183	9.812	8.805	7.325	6.030	2.487	2.775
Verbindlichkeiten	124.362	100.155	96.078	29.799	29.168	70.356	66.910
Latente Steuern	2.973	2.394	2.736	(4.425)	(3.377)	6.819	6.113
Rechnungsabgrenzungsposten	8.534	6.873	5.331	4.997	4.099	1.876	1.232
Summe Passiva ohne Eigenkapital	189.436	152.562	143.787	72.471	68.783	80.091	75.004
Summe Passiva	232.287	187.072	178.268	97.496	95.144	89.576	83.124

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernabschlusses.

DaimlerChrysler AG

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumulierter übriger 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	-	-	(956)	-	-	-	-	-	(956)
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(665)	208	1.041	(11)	-	573
Comprehensive Loss, gesamt									(383)
Veränderung durch Stock-Options	-	68	-	-	-	-	-	-	68
Ausgabe von Aktien durch Ausübung von Optionsrechten	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(28)	(28)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	28	28
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Stand am 30. September 2003	2.633	7.888	27.681	(53)	134	2.106	(7.218)	-	33.171
Stand am 1. Januar 2004	2.633	7.915	29.085	(949)	333	2.227	(6.763)	-	34.481
Konzernergebnis	-	-	1.940	-	-	-	-	-	1.940
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	228	(138)	(568)	-	-	(478)
Comprehensive Income, gesamt									1.462
Veränderung durch Stock-Options	-	86	-	-	-	-	-	-	86
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(23)	(23)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	23	23
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Stand am 30. September 2004	2.633	8.001	29.506	(721)	195	1.659	(6.763)	-	34.510

DaimlerChrysler AG

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

(in Millionen)	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services	
	Q1-3 2004	Q1-3 2004	Q1-3 2003	Q1-3 2004	Q1-3 2003	Q1-3 2004	Q1-3 2003
	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Konzernergebnis	2.409	1.940	(956)	932	(1.660)	1.008	704
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	(166)	(134)	20	(139)	15	5	5
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(337)	(271)	(81)	(271)	(81)	-	-
Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	-	-	1.960	-	1.960	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	4.927	3.968	4.218	388	438	3.580	3.780
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	5.344	4.304	4.364	4.258	4.288	46	76
Veränderungen der latenten Steuern	227	183	(197)	(372)	(678)	555	481
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	996	802	212	815	222	(13)	(10)
Veränderungen der Finanzinstrumente	(272)	(219)	292	(229)	249	10	43
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(512)	(412)	(343)	(422)	(343)	10	-
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	(38)	(31)	39	(32)	44	1	(5)
Veränderungen der Rückstellungen	1.059	853	2.111	777	2.104	76	7
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	194	156	42	156	42	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(200)	(161)	(218)	(161)	(218)	-	-
Veränderungen bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:							
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(3.823)	(3.079)	(1.355)	(3.078)	(1.643)	(1)	288
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	422	340	(478)	268	(490)	72	12
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.501	2.014	2.450	2.026	2.489	(12)	(39)
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(1)	(1)	1.614	(170)	1.320	169	294
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	12.730	10.252	13.694	4.746	8.058	5.506	5.636
Zugänge zum Anlagevermögen:							
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(16.261)	(13.096)	(11.851)	(3.096)	(3.143)	(10.000)	(8.708)
- Erwerb von Sachanlagen	(5.918)	(4.766)	(4.707)	(4.728)	(4.649)	(38)	(58)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(375)	(302)	(213)	(291)	(166)	(11)	(47)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	10.189	8.206	9.586	3.546	3.576	4.660	6.010
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	936	754	277	728	253	26	24
Erwerb von Beteiligungen	(252)	(203)	(813)	(201)	(764)	(2)	(49)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	1.481	1.193	232	1.173	185	20	47
Veränderung bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen, netto	(4.649)	(3.744)	(4.180)	-	33	(3.744)	(4.213)
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	(940)	(757)	(216)	(782)	(152)	25	(64)
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(144)	(117)	33	(102)	(38)	(15)	71
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(15.933)	(12.832)	(11.852)	(3.753)	(4.865)	(9.079)	(6.987)
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von € (346) (\$ (430)) in 2004 bzw. € (731) in 2003)	472	380	2.421	(2.552)	261	2.932	2.160
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.911)	(1.539)	(1.535)	(1.532)	(1.522)	(7)	(13)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	29	23	28	(137)	(11)	160	39
Erwerb eigener Anteile	(29)	(23)	(28)	(23)	(28)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(1.439)	(1.159)	886	(4.244)	(1.300)	3.085	2.186
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	99	80	(580)	73	(530)	7	(50)
Veränderung der Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(4.543)	(3.659)	2.148	(3.178)	1.363	(481)	785
Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)							
zu Beginn der Periode	13.369	10.767	9.100	9.469	8.161	1.298	939
zum Ende der Periode	8.826	7.108	11.248	6.291	9.524	817	1.724

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 (»Mio.«) Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus sind die am 30. September 2004 endenden Drei- und Neun-Monatszeiträume – als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$«) dargestellt. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = \$ 1,2417, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York am 30. September 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 nach US-GAAP 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.

Angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften. Im Mai 2004 verabschiedete das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) die FASB Staff Position (»FSP«) Financial Accounting Standard (»FAS«) 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 rechtskräftig gewordenen »Medicare Act« zufließen. DaimlerChrysler hat FSP FAS 106-2 erstmals im dritten Quartal 2004 angewendet und sich gemäß FSP FAS 106-2 für die rückwirkende, auf den Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des »Medicare Act« am 1. Januar 2004 bezogene Einführung entschieden. Weitere Informationen bezüglich der Auswirkung von FSP FAS 106-2 auf den Konzernabschluss sind in Anmerkung 12a enthalten.

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.

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 weiterhin für »cost method«-Investments, die mit ihren Anschaffungskosten bilanziert werden, spezielle Angaben, sofern deren beizulegende Zeitwerte derzeit nicht ermittelt werden können. Bis zur Veröffentlichung von ergänzenden Vorschriften sind die Ansatz- und Bewertungsvorschriften von EITF 03-1 nicht anzuwenden.

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, erwartet aber keinen wesentlichen Effekt.

Im September 2004 erzielte das EITF einen Konsens in Bezug auf EITF 04-1 »Accounting for Preexisting Relationships Between the Parties to a Business Combination«. Gemäß EITF 04-1 ist ein Unternehmenszusammenschluss zweier Parteien, zwischen denen bereits vorher Beziehungen bestanden haben, bilanziell als eine Transaktion mit mehreren Elementen zu behandeln (der Unternehmenszusammenschluss sowie die tatsächliche Beendigung der Beziehungen). EITF 04-1 behandelt darüber hinaus die bilanzielle Bewertung der Beendigung der vorher bestehenden Beziehungen sowie die Frage, ob bestimmte zurückerworbene Rechte als immaterielle Vermögenswerte separat von einem Geschäftswert zu erfassen sind. Die Bestimmungen des EITF 04-1 gelten prospektiv für Unternehmenszusammenschlüsse und Werthaltigkeitsuntersuchungen von Geschäftswerten, die in nach dem 13. Oktober 2004 beginnenden Berichtsperioden durchgeführt werden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 04-1 auf den Konzernabschluss.

2. »Variable Interest Entities«

DaimlerChrysler wendete die Vorschriften der FASB Interpretation (»FIN«) 46 (überarbeitet Dezember 2003), »Consolidation of Variable Interest Entities« (»FIN 46R«) auf Zweckgesellschaften (»Special Purpose Entities«) zum 31. Dezember 2003 und auf alle anderen »Variable Interest Entities« zum 31. März 2004 an. 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 dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 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 die 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 stimmberechtigten Kapitalanteil von 33,3% und vertraglich zugesicherten Mitwirkungsrechten an MMC. Als Ergebnis dieser Maßnahmen sank der Anteil von DaimlerChrysler am stimmberechtigten MMC-Kapital im zweiten Quartal 2004 von 37,0% auf 24,7%, wodurch DaimlerChrysler seine Fähigkeit zur maßgeblichen Einflussnahme auf die Geschäfts- und Finanzpolitik von MMC verlor. 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 € (655) Mio. Der Anteil von DaimlerChrysler am stimmberechtigten MMC-Kapital hat sich seit dem 30. Juni 2004 auf 20,7% reduziert.

Am 7. Juli 2004 hat DaimlerChrysler 22.227.478 Stück EADS-Anteile (rund 3% an EADS) im Rahmen einer Wertpapierleihe an die Deutsche Bank AG verliehen. Im Gegenzug erhielt DaimlerChrysler eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot.

4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Im Rahmen der Neuordnung der strategischen Allianz zwischen DaimlerChrysler und Hyundai Motor Company (»HMC«) beendete DaimlerChrysler im Mai 2004 die Gespräche mit HMC bezüglich der Gründung eines Joint Venture im Bereich Nutzfahrzeuge. Ebenfalls im Mai 2004 veräußerte DaimlerChrysler seinen Anteil in Höhe von 50% an der DaimlerHyundai Truck Corporation (»DHTC«) an HMC mit einem Gesamtertrag nach Steuern von € 44 Mio., der aufgrund von Verfügungsbeschränkungen bezüglich des Kaufpreises abgegrenzt wurde. Im Rahmen der Neuordnung der strategischen Allianz zwischen DaimlerChrysler und HMC veräußerte DaimlerChrysler im August 2004 zudem seinen Anteil in Höhe von 10,5% an HMC für € 737 Mio. in bar. Dieser Verkauf führte zu einem Ertrag in Höhe von € 253 Mio. vor Steuern, der im Finanzergebnis der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zum 30. September 2004 enthalten ist. Im dritten Quartal 2004 wurde darüber hinaus der abgegrenzte Ertrag aus der Veräußerung des DHTC-Anteils berücksichtigt, da die Verfügungsbeschränkung über den Kaufpreis mit der Veräußerung der Anteile an HMC aufgehoben war. Aus der Veräußerung der DHTC-Anteile wurde dem Operating Profit des Segments Nutzfahrzeuge ein Ertrag in Höhe von € 60 Mio. zugeordnet. Der Ertrag aus der Veräußerung der Investition in HMC wurde nicht dem Operating Profit zugeordnet.

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.

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC erkannt, die Produktionsumfänge aus der Zeit vor den Erwerben der MFTBC-Anteile durch DaimlerChrysler betreffen. DaimlerChrysler untersucht derzeit den Umfang dieser Qualitätsprobleme und ermittelt die Aufwendungen der notwendigen Rückrufaktionen. DaimlerChrysler hat zum 30. September 2004 eine vorläufige Bewertung der voraussichtlichen Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen vorgenommen. In diesem Zusammenhang wurden € 1.086 Mio. den Rückstellungen zugeführt, wovon € 70 Mio. im Finanzergebnis und € 735 Mio. in den Umsatzkosten berücksichtigt wurden. Bezogen auf den Erwerb des 22%-Anteils an MFTBC ergab sich durch die Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen eine Zuführung von € 143 Mio. zu den Geschäftswerten. Die vorläufige Bewertung der Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen führte im dritten Quartal sowie in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 im Segment Nutzfahrzeuge zu einer Reduzierung des Operating Profits von € 405 Mio. bzw. € 475 Mio. DaimlerChrysler hat die Bewertung bestimmter Rückstellungen und Risiken bei MFTBC noch nicht endgültig abgeschlossen. 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 für MFTBC ordnete DaimlerChrysler € 95 Mio. den gesetzlich geschützten Warenzeichen zu, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, € 81 Mio. wurden Technologien mit einer Nutzungsdauer von 10 Jahren und € 49 Mio. wurden anderen identifizierbaren immateriellen Vermögensgegenständen zugeordnet. Auf erworbene und nicht nutzbare Forschungs- und Entwicklungsprojekte entfielen € 14 Mio., die in der jeweiligen Erwerbsperiode wertberichtigt wurden. Weiterhin ordnete DaimlerChrysler € 6.206 Mio. den erworbenen materiellen Vermögensgegenständen und € 5.469 Mio. den erworbenen Passiva zu. Der verbliebene Betrag in Höhe von € 275 Mio. wurde den Geschäftswerten des Segments Nutzfahrzeuge zugeordnet. DaimlerChrysler geht nicht davon aus, dass die Geschäftswerte steuerlich abzugsfähig sind.

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

	Drittes Quartal		Erste neun Monate	
	2004	2003	2004	2003
Angaben in Mio. € mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie				
Umsatzerlöse	34.891	36.020	106.029	106.208
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	951	(1.654)	1.944	(933)
Konzernergebnis	951	(1.674)	1.944	(939)
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten				
Ergebnis je Aktie	0,94	(1,64)	1,92	(0,92)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,94	(1,64)	1,92	(0,92)

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.

Zum 30. September 2004 hat der Konzern Sachanlagevermögen mit einem Buchwert in Höhe von € 69 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 in den ersten neun Monaten des Jahres 2003 betragen € 42 Mio. (€ 21 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 30 Mio. und € 12 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 die Stilllegung von Produktionsstätten.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 betragen € 156 Mio. (€ 95 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 151 Mio. und € 5 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 setzten sich wie folgt zusammen:

	Personalabbau	Außerplanmäßige Abschreibungen	Sonstige Aufwendungen/Erträge	Gesamt
Angaben in Mio. €				
Rückstellung per 1. Januar 2003	280	-	305	585
Zusätzliche Aufwendungen	26	-	-	26
Anpassungen	5	-	(26)	(21)
Aufwendungen, gesamt	31	-	(26)	5
Zahlungen	(73)	-	(99)	(172)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	-	(2)	(2)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(47)	-	-	(47)
Wechselkurseffekte	(12)	-	(18)	(30)
Rückstellung per 30. Juni 2003	179	-	160	339
Zusätzliche Aufwendungen	23	-	12	35
Anpassungen	1	-	1	2
Aufwendungen, gesamt	24	-	13	37
Zahlungen	(34)	-	(12)	(46)
Wechselkurseffekte	(2)	-	(6)	(8)
Rückstellung per 30. September 2003	167	-	155	322
Zusätzliche Aufwendungen	133	234	14	381
Anpassungen	21	15	10	46
Aufwendungen, gesamt	154	249	24	427
Zahlungen	(44)	-	(17)	(61)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(249)	(1)	(250)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(61)	-	-	(61)
Wechselkurseffekte	(18)	-	(13)	(31)
Rückstellung per 31. Dezember 2003	198	-	148	346
Zusätzliche Aufwendungen	13	-	-	13
Anpassungen	(3)	44	(2)	39
Aufwendungen, gesamt	10	44	(2)	52
Zahlungen	(87)	-	(43)	(130)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(44)	(2)	(46)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(11)	-	-	(11)
Wechselkurseffekte	6	-	3	9
Rückstellung per 30. Juni 2004	116	-	104	220
Zusätzliche Aufwendungen/(Erträge)	158	5	(59)	104
Anpassungen	3	(7)	4	-
Aufwendungen/(Erträge), gesamt	161	(2)	(55)	104
Zahlungen	(19)	-	(12)	(31)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	2	63	65
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(29)	-	-	(29)
Wechselkurseffekte	(4)	-	(3)	(7)
Rückstellung per 30. September 2004	225	-	97	322

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

Im September 2004 veräußerte die Chrysler Group die Geschäftstätigkeit der New Venture Gear Inc. (»NVG«) für € 347 Mio. an Magna International Inc. (»Magna«). Die Entrichtung des Kaufpreises erfolgte in Geld, Anleihen sowie Vorzugsaktien der von Magna neugegründeten Tochtergesellschaft. Die Veräußerung führte im dritten Quartal 2004 zu Aufwendungen für Personalmaßnahmen, die jedoch durch Erträge aus dem Verkauf von Vermögensgegenständen, die in der Spalte »Sonstige Aufwendungen/Erträge« berichtet werden, ausgeglichen wurden. Ein aus der Veräußerung insgesamt erwarteter Ertrag ist nicht wesentlich und wurde aufgrund von noch ausstehenden endgültigen Kaufpreisanpassungen in das vierte Quartal 2004 abgegrenzt; die endgültigen Kaufpreisanpassungen werden voraussichtlich im Januar 2005 abgeschlossen.

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals betragen in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 € 171 Mio. (2003: € 55 Mio.). Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und geleisteten Dienstjahren berechnet worden. Bis zum 30. September 2004 wurden die Programme zur Frühpensionierung von 503 Beschäftigten angenommen (2003: 791 Beschäftigte). Zusätzlich haben in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 5.417 Beschäftigte durch betriebsbedingte Kündigungen bzw. durch die Schließung oder Veräußerung von Werken den Konzern verlassen (2003: 304 Beschäftigte). In diesem Zusammenhang wurden in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 Abfindungszahlungen in Höhe von € 39 Mio. (2003: € 12 Mio.) geleistet, 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 in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von € 42 Mio. vor. In den ersten neun Monaten des Jahres 2003 erfolgten keine außerplanmäßigen Abschreibungen.

Die sonstigen Aufwendungen des Turnaround-Plans in den ersten neun Monaten der Jahre 2004 und 2003 beinhalten Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung von Aktivitäten. In den sonstigen Aufwendungen für die ersten neun Monate des Jahres 2004 sind, wie oben beschrieben, Erträge aus dem Verkauf von Vermögensgegenständen aus der Veräußerung von NVG enthalten.

Die Chrysler Group erwartet im verbleibenden Jahr 2004 Auszahlungen in Höhe von \$ 0,1 Mrd. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen. In den verbleibenden drei Monaten des Jahres 2004 können möglicherweise weitere Aufwendungen für den Turnaround-Plan, insbesondere infolge der Veräußerung oder Schließung ausgewählter Betriebsstätten entstehen.

6. Geschäftswerte

Von den Buchwertzugängen bei den Geschäftswerten in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 in Höhe von € 296 Mio. waren € 275 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. Sept. 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €		
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.255	1.047
Kumulierte Abschreibungen	(799)	(694)
Buchwert	456	353
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.576	2.466
	3.032	2.819

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 30. September 2004 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie selbsterstellte bzw. selbstgenutzte Software. In den ersten neun Monaten des Jahres 2004 waren Zugänge zu den sonstigen immateriellen Anlagewerten in Höhe von € 96 Mio. zu verzeichnen. Die gesamten Abschreibungen betragen im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2004 € 42 Mio. und € 123 Mio. (2003: € 54 Mio. und € 124 Mio.).

Bezogen auf die Buchwerte der sonstigen immateriellen Anlagewerte zum 30. September 2004 beträgt der geschätzte Abschreibungsaufwand im restlichen Jahr 2004 € 57 Mio., im Jahr 2005 € 121 Mio., im Jahr 2006 € 81 Mio., im Jahr 2007 € 47 Mio., im Jahr 2008 € 26 Mio. und im Jahr 2009 € 19 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. Sept. 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.894	1.569
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.940	2.280
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.307	11.350
Geleistete Anzahlungen	54	59
	19.195	15.258
Erhaltene Anzahlungen	(394)	(310)
	18.801	14.948

9. Zahlungsmittel

Zum 30. September 2004 beinhalten die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel Guthaben mit einer Ursprungslaufzeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von € 336 Mio. (31. Dezember 2003: € 250 Mio.).

10. Eigenkapital

In den ersten neun Monaten des Jahres 2004 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,6 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von € 23 Mio. erworben, die zu einem Veräußerungserlös in Höhe von € 23 Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

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 neun Monaten des Jahres 2004 hat der Konzern 18,0 (i.V. 20,5) Mio. Optionen zu einem Referenzpreis von € 36,31 (i.V. 28,67) ausgegeben.

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Stock-Options für die ersten neun 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	(3,2)	(1,5)
Bestand am 30. September	86,4	72,1
Ausübbar am 30. September	40,6	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 Anwendung der Bilanzierungsmethode auf Basis von Zeitwerten führte im dritten Quartal des Jahres 2004 zu Personalaufwand in Höhe von € 23 (i.V. 13) Mio. (€ 14 (i.V. 8) Mio. nach Steuern bzw. € 0,01 (i.V. 0,01) pro Aktie) sowie für die ersten neun Monate des Jahres 2004 zu Personalaufwand in Höhe von € 60 (i.V. 25) Mio. (€ 37 (i.V. 15) Mio. nach Steuern bzw. € 0,04 (i.V. 0,02) pro Aktie).

Die im Konzernergebnis für das dritte Quartal und die ersten neun Monate des Jahres 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 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 ausübaren Optionsrechte für das dritte Quartal der Geschäftsjahre 2004 bzw. 2003 ergeben hätten.

	Drittes Quartal	
	2004	2003
Konzernergebnis (in Mio. €)		
Konzernergebnis	951	(1.653)
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	20	20
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(21)	(37)
Pro-forma-Konzernergebnis	950	(1.670)
Ergebnis je Aktie (in €)		
Ergebnis je Aktie	0,94	(1,63)
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,94	(1,65)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,94	(1,63)
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,94	(1,65)

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 ausübaren Optionsrechte für die ersten neun Monate der Geschäftsjahre 2004 bzw. 2003 ergeben hätten.

	Erste neun Monate	
	2004	2003
Konzernergebnis (in Mio. €)		
Konzernergebnis	1.940	(956)
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	54	49
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(76)	(116)
Pro-forma-Konzernergebnis	1.918	(1.023)
Ergebnis je Aktie (in €)		
Ergebnis je Aktie	1,92	(0,94)
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	1,89	(1,01)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	1,91	(0,94)
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	1,89	(1,01)

12. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Sept. 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €		
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 12a)	14.168	13.467
Steuern	3.063	2.794
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 12b)	25.015	22.911
	42.246	39.172

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionspläne

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

	Drittes Quartal 2004		Drittes Quartal 2003	
	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
Angaben in Mio. €				
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	59	127	64	87
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	147	336	158	351
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(153)	(442)	(127)	(470)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	34	60	43	14
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	-	54	-	72
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	87	135	138	54
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	-	51	13	5
Netto-Pensionsaufwendungen	87	186	151	59

Die Netto-Pensionsaufwendungen für die ersten neun Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003 setzten sich wie folgt zusammen:

	Erste neun Monate 2004		Erste neun Monate 2003	
	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
Angaben in Mio. €				
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	173	320	192	264
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	439	975	474	1.066
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(460)	(1.307)	(382)	(1.427)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	101	170	130	41
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	-	221	-	219
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	253	379	414	163
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	-	51	38	16
Netto-Pensionsaufwendungen	253	430	452	179

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Für das dritte Quartal und die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2004 betragen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne € 859 Mio. und € 915 Mio.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

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

Angaben in Mio. €	Drittes Quartal	
	2004	2003
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	63	70
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	219	247
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(40)	(54)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	53	55
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	-	6
Netto-Aufwendungen	295	324

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

Angaben in Mio. €	Erste neun Monate	
	2004	2003
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	195	212
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	655	751
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(121)	(166)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	160	168
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	3	19
Netto-Aufwendungen	892	984

Auswirkungen des Medicare Act. Der Medicare Prescription Drug, Improvement and Modernization Act of 2003 (»Medicare Act«) führte, bezogen auf den 1. Januar 2004, insgesamt zu einer Reduzierung des Anwartschaftsbarwerts der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (»APBO-Wert«) in Höhe von € 997 Mio. Die Auswirkung der Neubewertung des APBO-Werts wird ab dem 1. Januar 2004 ergebniswirksam über die durchschnittliche Dienstzeit der Beschäftigten, die Gesundheitsfürsorgeleistungen erhalten können, berücksichtigt. Entsprechend werden sich die Netto-Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im Jahr 2004 um rund € 152 Mio. vermindern. Aufgrund der Zuschüsse im Rahmen des »Medicare Act« reduzierten sich

die Netto-Aufwendungen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen für das dritte Quartal und die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2004 um € 38 Mio. bzw. € 114 Mio. Die Reduzierung wirkte sich im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 in folgenden Komponenten der Netto-Aufwendungen aus:

Angaben in Mio. €	2004	
	Drittes Quartal	Erste neun Monate
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	(5)	(15)
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	(16)	(48)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	(17)	(51)
Gesamtreduzierung	(38)	(114)

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2004 hat DaimlerChrysler keine Zuwendungen an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen vorgenommen.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Die Veränderung der Rückstellung für Produktgarantien setzte sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2004		2003	
	Stand zum 1. Januar	Veränderung	Stand zum 1. Januar	Veränderung
Stand zum 1. Januar	9.230		9.353	
Wechselkursveränderungen und Änderungen des Konsolidierungskreises	777	(467)		
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(3.614)	(3.510)		
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	4.049	3.899		
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	572	(41)		
Stand zum 30. September	11.014		9.234	

Verpflichtungen aus noch zu erbringenden produktbezogenen Leistungen werden als passiver Rechnungsabgrenzungsposten in der Konzernbilanz ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen, die über die Vertragslaufzeit vereinnahmt werden. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten aus diesen Umsätzen entwickelte sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2004		2003	
	Stand zum 1. Januar	Veränderung	Stand zum 1. Januar	Veränderung
Stand zum 1. Januar	1.129		1.061	
Wechselkursveränderungen	18	(141)		
Umsatzabgrenzung im Berichtsjahr	401	492		
Umsatzrealisierung im Berichtsjahr	(350)	(333)		
Stand zum 30. September	1.198		1.079	

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 von zum Teil erheblichen Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben.

Als Rechtsnachfolgerin der Daimler-Benz AG ist die DaimlerChrysler AG Beteiligte eines Spruchstellenverfahrens im Zusammenhang mit dem Abschluss eines Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrages mit der ehemaligen AEG AG. Die ehemaligen AEG-Aktionäre haben im Jahre 1988 einen Antrag an das Landgericht Frankfurt gestellt und geltend gemacht, die im Unternehmensvertrag festgelegte Abfindung und der Ausgleich seien unangemessen. Ein vom Gericht bestellter Sachverständiger ist in seinem 1994 vorgelegten Gutachten zu dem Ergebnis gelangt, dass das seinerzeit festgelegte Wertverhältnis angemessen ist. 1999 beauftragte das Gericht den gerichtlich bestellten Sachverständigen, die Wertermittlung auf Basis einer anderen Methode, d.h. nicht auf Basis der Ertragswerte, sondern auf Basis von Börsenwerten zu ermitteln. Dieses Verfahren wurde in anderer Sache vom Bundesverfassungsgericht anerkannt. Der Gutachter wurde im Jahr 2004 beauftragt, auch die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu beachten, die die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts fortentwickelt hat. Das DaimlerChrysler im September 2004 zugegangene Gutachten des Sachverständigen würde bei entsprechender Anwendung des Gerichts zu einer wesentlichen Verbesserung des Wertverhältnisses zugunsten der AEG-Aktionäre führen. DaimlerChrysler hält die vom Unternehmen angebotene Abfindung und Ausgleichszahlung nach wie vor für angemessen und das zweite Wertgutachten für unzutreffend. DaimlerChrysler wird sich mit Nachdruck gegen die eingereichten Verfahrensanträge zur Wehr setzen.

Als Mitglied des Konsortiums Toll Collect, das zur Entwicklung, Errichtung und zum Betrieb eines Mauterhebungssystems für deutsche Autobahnen verpflichtet ist, haben die Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, DaimlerChrysler Services, die Deutsche Telekom AG und das Konsortium von der Bundesrepublik Deutschland einen Schriftsatz zur Einleitung des Schiedsverfahrens erhalten. Der Vertrag zwischen den Mitgliedern des Konsortiums und der Bundesrepublik Deutschland sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Regierung hat angekündigt, im Rahmen eines zwischenzeitlich eingeleiteten Schiedsverfahrens eine Entschädigung für entgangene Maut-Einnahmen einzuklagen, die aus der Verzögerung bei der Fertigstellung des Systems resultieren. Für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 macht die Bundesrepublik Deutschland € 3,56 Mrd. Schadenersatz zuzüglich Zinsen geltend. Darüber hinaus macht die Bundesrepublik Deutschland bis zum 31. Juli 2004 Vertragsstrafen in Höhe von ungefähr € 1,03 Mrd. zuzüglich Zinsen geltend. In diesem Betrag sind auch Vertragsstrafen in Höhe von € 789 Mio. enthalten, weil die Mitglieder des Konsortiums vor Abschluss bestimmter Nachunternehmerverträge nicht die erforderliche Zustimmung der Regierung eingeholt haben sollen. Der Betrag von € 1,03 Mrd. kann sich erhöhen, da die Bundesrepublik Deutschland auch zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt. DaimlerChrysler hält die Ansprüche der Bundesrepublik für unbegründet und beabsichtigt daher, sich gegen die Ansprüche entschlossen zur Wehr zu setzen.

DaimlerChrysler veräußerte, wie bereits zuvor berichtet, am 30. April 2001 ihre Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Rail Systems GmbH («Adtranz») für einen Kaufpreis von \$ 725 Mio. an Bombardier, Inc. Aufgrund der Unsicherheit bezüglich des endgültigen Kaufpreises hat DaimlerChrysler im Rahmen der Veräußerung einen Anteil des Gewinns in Höhe von € 300 Mio. abgegrenzt. Im Juli 2002 reichte Bombardier bei der Internationalen Handelskammer in Paris einen Antrag auf Einleitung eines Schiedsverfahrens ein. Bombardier machte die Anpassung des Kaufpreises gemäß den Bedingungen des Kaufvertrages sowie Ansprüche wegen angeblicher Vertragsverletzungen und falscher Darstellungen geltend. Die Schadenersatzforderung von Bombardier belief sich auf insgesamt ca. € 960 Mio. Die Höhe der im Kaufvertrag vereinbarten Anpassung des Kaufpreises war auf € 150 Mio. begrenzt, die Höhe sonstiger Ansprüche, soweit rechtlich zulässig, auf weitere € 150 Mio. DaimlerChrysler und Bombardier haben am 28. September 2004 einen Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Veräußerung von Adtranz geschlossen. Der Vergleich sieht eine Kaufpreisanpassung zugunsten von Bombardier in Höhe von € 170 Mio. und die Rücknahme aller sonstiger Forderungen und Vorwürfe seitens Bombardier vor. DaimlerChrysler bezahlte die Kaufpreisanpassung am 1. Oktober 2004. Der verbliebene abgegrenzte Ertrag belief sich nach Abzug noch angefallener Kosten im dritten Quartal 2004 sowie erwarteter Aufwendungen aus dem Vergleich auf € 120 Mio. und wurde im dritten Quartal 2004 realisiert. Dieser Betrag ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten enthalten.

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 (Herrn Kopper, Prof. Schrempp und Dr. Gentz) eingereicht. Kurz darauf haben andere Kläger gegen dieselben Beklagten eine Reihe weiterer Klagen mit ähnlich lautenden Ansprüchen wie in der Tracinda-Klage erhoben. Zwei Einzelverfahren und eine konsolidierte Sammelklage waren ursprünglich anhängig. Die Kläger, gegenwärtige bzw. ehemalige DaimlerChrysler-Aktionäre, werfen den Beklagten einen Verstoß gegen das amerikanische Wertpapierrecht und Betrug im Zusammenhang mit der Zustimmung der Chrysler-Aktionäre zum Zusammenschluss der Chrysler Corp. und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 vor. Im März 2003 gab das Gericht dem Antrag von Herrn Kopper auf Abweisung aller gegen ihn gerichteten Klagen wegen fehlender Zuständigkeit statt. Im August 2003 stimmte DaimlerChrysler einem Vergleich bezüglich der konsolidierten Sammelklage in Höhe von \$ 300 Mio. (bereinigt um Währungseffekte rund € 230 Mio.) zu und schloss kurz darauf einen Vergleich mit 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 mit Gewissheit nicht 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. Sept. 2004	31. Dez. 2003	30. Sept. 2004	31. Dez. 2003
Angaben in Mio. €				
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	2.813	2.647	244	355
Rückkaufverpflichtungen	1.842	1.957	588	583
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	475	513	326	352
Sonstige	133	118	100	109
	5.263	5.235	1.258	1.399

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 30. September 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 der 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 mit voller Funktionalität spätestens zum 1. Januar 2006 installiert und in Betrieb genommen. Aufgrund dieser geringfügigen Einschränkung der Funktionalität ab 1.1.2005 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 Brutto-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 Nachteils-minderung zu verständigen. Sofern weder der Probetrieb der OBUs mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität noch die Entwicklung der Technologie für OBUs mit voller Funktionalität erfolgreich bis zum 1. Juni 2005 abgeschlossen wurde, kann die Bundesrepublik Deutschland ohne vorherige Kündigung des Betreibervertrages Maßnahmen zur Beschaffung eines Alternativ-Mautsystems ergreifen.
- » Nach dem Ende der vereinbarten Betriebszeit mit geringfügig eingeschränkter technischer Funktionalität der OBUs und insbesondere im Falle, dass die OBUs mit voller Funktionalität entsprechend dem Betreibervertrag nicht fristgemäß in Betrieb gehen können, gelten die Regelungen zu den Vertragsstrafen bezüglich Verzug und sonstigen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag fort.

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 dritte 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. €								
Drittes Quartal 2004								
Außenumsätze	11.348	11.508	8.715	2.883	437	34.891	-	34.891
konzerninterne Umsätze	773	12	482	561	88	1.916	(1.916)	-
Umsätze Gesamt	12.121	11.520	9.197	3.444	525	36.807	(1.916)	34.891
Operating Profit	304	217	159	412	258	1.350	(18)	1.332
Drittes Quartal 2003								
Außenumsätze	11.848	12.496	6.437	2.913	420	34.114	-	34.114
konzerninterne Umsätze	894	-	319	557	103	1.873	(1.873)	-
Umsätze Gesamt	12.742	12.496	6.756	3.470	523	35.987	(1.873)	34.114
Operating Profit (Loss)	793	147	198	284	(104)	1.318	(72)	1.246

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

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Dienst- leistungen	Übrige Aktivitäten	Summe Segmente	Eliminie- rungen	Daimler- Chrysler- Konzern
Angaben in Mio. €								
Erste neun Monate 2004								
Außenumsätze	34.185	36.774	23.530	8.650	1.175	104.314	-	104.314
konzerninterne Umsätze	2.587	12	1.242	1.629	208	5.678	(5.678)	-
Umsätze Gesamt	36.772	36.786	24.772	10.279	1.383	109.992	(5.678)	104.314
Operating Profit	1.646	1.041	895	1.105	477	5.164	(195)	4.969
Erste neun Monate 2003								
Außenumsätze	35.968	37.009	18.061	9.069	1.119	101.226	-	101.226
konzerninterne Umsätze	2.419	-	1.049	1.517	305	5.290	(5.290)	-
Umsätze Gesamt	38.387	37.009	19.110	10.586	1.424	106.516	(5.290)	101.226
Operating Profit (Loss)	2.342	(649)	467	1.037	185	3.382	(92)	3.290

Im ersten und zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2004 belastete MMC den Operating Profit der Übrigen Aktivitäten einschließlich der Effekte aus der Anteilsverwässerung und der Wechselkursabsicherung (vgl. Anmerkung 3) mit € 20 Mio. bzw. € 7 Mio. Im dritten Quartal des Jahres 2004 ergaben sich durch MMC keine Auswirkungen auf den Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten.

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

Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC erkannt, die Produktionsumfänge aus der Zeit vor den Erwerben der MFTBC-Anteile durch DaimlerChrysler betreffen (siehe auch Anmerkung 4). DaimlerChrysler untersucht derzeit den Umfang dieser Qualitätsprobleme und ermittelt die gesamten Aufwendungen der angekündigten Rückrufaktionen. DaimlerChrysler hat zum 30. September 2004 festgestellt, dass ein Verlust im Zusammenhang mit den Rückrufaktionen wahrscheinlich ist und hat eine vorläufige Bewertung der Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen vorgenommen. Diese Maßnahmen führten im dritten Quartal sowie in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 im Segment Nutzfahrzeuge zu einer Reduzierung des Operating Profits von € 405 Mio. bzw. € 475 Mio. Aufwendungen von € 330 Mio., die auf Anteile im Fremdbesitz entfielen, wurden nicht dem Operating Profit zugeordnet und sind in der Ableitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile im Fremdbesitz entfallende Gewinne/Verluste in dem Überleitungsposten »Übriges nicht operatives Ergebnis« enthalten.

Bei der Chrysler Group entstanden im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 und 2003 Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan (vgl. Anmerkung 5) von € 104 (i.V. 37) Mio. und € 156 (i.V. 42) Mio. Zusätzlich belasteten Anreizprogramme zur Frühpensionierung und weitere Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen den Operating Profit der ersten sechs Monate des Jahres 2004 mit € 104 Mio. Positiv beeinflusst wurde das Ergebnis der Chrysler Group im zweiten Quartal 2004 durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von € 95 Mio., 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. Im dritten Quartal des Jahres 2004 ergaben sich im Segment Dienstleistungen weitere Aufwendungen für Toll Collect in Höhe von € (119) Mio. im Zusammenhang mit dem geplanten Betriebsbeginn ab Januar 2005.

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.

Im dritten Quartal des Jahres 2003 haben die Segmente Chrysler Group und Dienstleistungen einen geringeren Ausgleich für Subventionen im Rahmen bestimmter Finanzierungsprogramme vereinbart, die von der Chrysler Group als Verkaufsanreize (sales incentives) an Endkunden angeboten werden. Die Anpassung des Subventionsausgleichs wurde vor dem Hintergrund der damals günstigen Refinanzierungsbedingungen und der Tatsache vereinbart, dass das Segment Dienstleistungen zum einzigen Anbieter für bestimmte subventionierte Finanzierungsangebote für die Chrysler Group wurde und führte bei der Chrysler Group im dritten Quartal 2003 zu einer Reduzierung der Marketingaufwendungen in Höhe von € 0,1 Mrd.; in gleicher Höhe erfolgte im Segment Dienstleistungen eine Reduzierung der Umsatzerlöse. Durch die Anpassung des Subventionsausgleichs ergab sich kein Effekt auf den Operating Profit des Konzerns.

Im ersten Quartal 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 dritte Quartal und die ersten neun Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003 ergibt sich wie folgt:

	Drittes Quartal		Erste neun Monate	
	2004	2003	2004	2003
Angaben in Mio. €				
Operating Profit der Segmente	1.350	1.318	5.164	3.382
Eliminierungen	(18)	(72)	(195)	(92)
Konzern-Operating Profit	1.332	1.246	4.969	3.290
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(206)	(221)	(619)	(661)
Abschreibungen auf den Beteiligungsbuchwert an der EADS	-	(1.960)	-	(1.960)
Zinsen und ähnliche Erträge	115	137	343	483
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(208)	(236)	(606)	(765)
Übriges Finanzergebnis	22	47	33	92
Übriges nicht operatives Ergebnis	(332)	(298)	(372)	(330)
Gewinn (Verlust) aus aufgegebenen Aktivitäten, angepasst um Steuern und die oben aufgeführten Überleitungs-posten	-	22	-	(31)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungs-posten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	137	(69)	(577)	(284)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste und vor dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	860	(1.332)	3.171	(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 dritte Quartal und die ersten neun Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003 wie folgt:

	Drittes Quartal		Erste neun Monate	
	2004	2003	2004	2003
Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie				
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »basic earnings per share«	951	(1.633)	1.940	(950)
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	-	-	-	-
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten – »diluted earnings per share«	951	(1.633)	1.940	(950)
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.012,8	1.012,8	1.012,8	1.012,7
Verwässerungseffekt durch Stock-Options in 2004	2,2	-	2,3	-
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.015,0	1.012,8	1.015,1	1.012,7
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten				
Ergebnis je Aktie »basic earnings per share«	0,94	(1,61)	1,92	(0,93)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) »diluted earnings per share«	0,94	(1,61)	1,91	(0,93)

Das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) für das dritte Quartal und die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2003 berücksichtigt keine verwässernden Effekte aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, weil der Konzern ein negatives Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten ausweist. Der gewogene Durchschnitt der ausgegebenen Aktien wäre potenziell durch 1,1 Mio. Aktien aus der Ausübung der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen verwässert worden, wenn der Konzern für diese Berichtszeiträume ein positives Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen hätte.

Stock-Options, die zum Bezug von 67,5 Mio. bzw. 72,1 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 2004 und 2003 einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.

Investor Relations

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 2005

Bilanzpressekonferenz /
Telefonkonferenz für
Analysten und Investoren
Februar 2005

Hauptversammlung
6. April 2005
Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2005
28. April 2005

Zwischenbericht Q2 2005
28. Juli 2005

Zwischenbericht Q3 2005
26. Oktober 2005

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