

DAIMLERCHRYSLER

Our Brands. Our Heritage. Our Future.

Unsere Marken. Unsere Tradition. Unsere Zukunft.



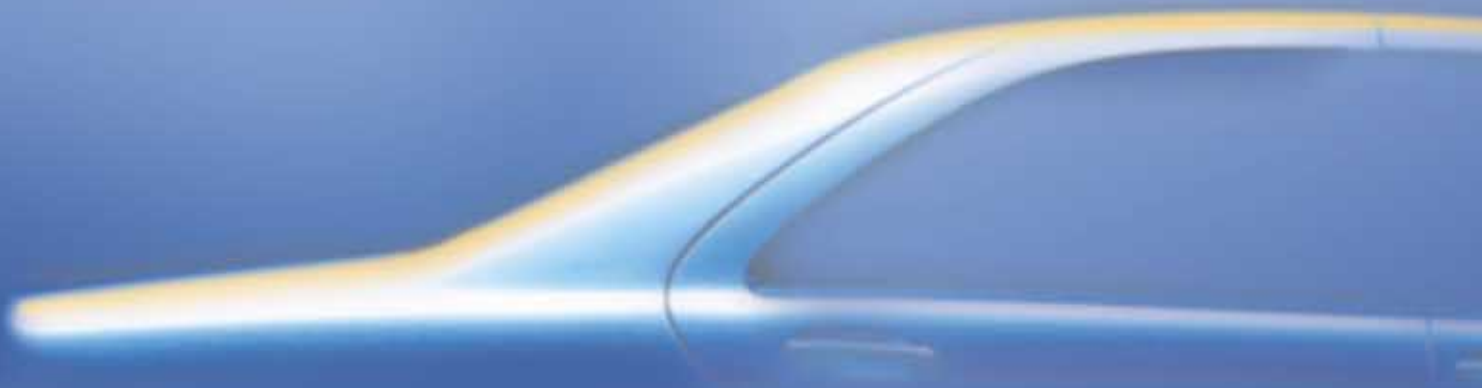
Unsere Marken. Unsere Tradition. Unsere Zukunft.

DaimlerChrysler verfügt über ein einzigartiges Portfolio starker und erfolgreicher Marken:

Marken, welche die Geschichte der Automobilindustrie und die Entwicklung des Automobils entscheidend geprägt haben und weiterhin prägen;

Marken, die für den künftigen Erfolg des Unternehmens maßgebend sind;

Marken, die Menschen rund um den Globus immer wieder aufs Neue faszinieren – heute und in Zukunft.



Wichtige Kennzahlen

DaimlerChrysler-Konzern					
	2002	2002	2001	2000	02/01
In Millionen	US \$ ¹	€	€	€	Veränd. in %
Umsatz	156.838	149.583	152.873	162.384	-2
Europäische Union	48.803	46.546	45.640	50.348	+2
davon Deutschland	24.242	23.121	24.340	25.988	-5
NAFTA	92.091	87.831	91.916	95.939	-4
davon USA	81.454	77.686	81.132	84.503	-4
Übrige Märkte	15.944	15.206	15.317	16.097	-1
Beschäftigte (am Jahresende)		365.571	372.470	416.501	-2
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	6.455	6.156	6.008	7.395	+2
Sachinvestitionen	7.492	7.145	8.896	10.392	-20
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	18.659	17.796	15.944	16.017	+12
Operating Profit (Loss)	7.186	6.854	(1.318)	9.752	.
Operating Profit bereinigt ²	6.112	5.829	1.345	5.213	+333
Konzernergebnis	4.947	4.718	(662)	7.894	.
je Aktie (in US \$/€)	4,91	4,68	(0,66)	7,87	.
Konzernergebnis bereinigt ²	3.490	3.329	730	3.481	+356
je Aktie (in US \$/€) ²	3,46	3,30	0,73	3,47	+352
Dividendensumme	1.593	1.519	1.003	2.358	+51
Dividende je Aktie (in €)		1,50	1,00	2,35	+50

¹ Umrechnung: € 1 = US \$ 1,0485 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 31.12. 2002).

² Um Einmaleffekte, siehe Seiten 68ff.

Geschäftsfelder

Mercedes Car Group

In Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Operating Profit	3.166	3.020	2.951
Operating Profit bereinigt ¹	3.166	3.020	2.961
Umsatz	52.603	50.170	47.705
Sachinvestitionen	2.616	2.495	2.061
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.930	2.794	2.402
Absatz (Einheiten)		1.232.334	1.229.688
Beschäftigte (31.12.)		101.778	102.223

Absatzanteile

9%	S-Klasse/SL
19%	E-Klasse
39%	C-Klasse/CLK/SLK/Sportcoupé
14%	A-Klasse
9%	M-Klasse/G-Klasse
10%	smart

Chrysler Group

In Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Operating Profit (Loss)	639	609	(5.281)
Operating Profit (Loss) bereinigt ¹	1.381	1.317	(2.183)
Umsatz	63.100	60.181	63.483
Sachinvestitionen	3.308	3.155	5.083
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.162	2.062	2.201
Absatz (Einheiten)		2.822.659	2.755.919
Beschäftigte (31.12.)		95.835	104.057

Absatzanteile

24%	Pkw
24%	Leichte Nutzfahrzeuge
20%	Minivans
32%	Geländewagen

Nutzfahrzeuge

In Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Operating Profit (Loss)	(360)	(343)	(514)
Operating Profit bereinigt ¹	185	176	51
Umsatz	29.778	28.401	28.572
Sachinvestitionen	1.324	1.263	1.484
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.006	959	1.015
Absatz (Einheiten)		485.408	492.851
Beschäftigte (31.12.)		94.111	96.644

Absatzanteile

51%	Transporter
44%	Lkw/Unimog
5%	Omnibusse

Dienstleistungen

	2002	2002	2001
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	3.208	3.060	612
Operating Profit bereinigt ¹	1.011	964	578
Umsatz	16.460	15.699	16.851
Sachinvestitionen	100	95	112
Beschäftigte (31.12.)		10.521	9.712

Übrige Aktivitäten

	2002	2002	2001
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	947	903	1.181
Operating Profit bereinigt ¹	783	747	205
Umsatz	2.855	2.723	4.507
Sachinvestitionen	144	137	168
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	358	341	390
Beschäftigte (31.12.)		21.184	21.101

¹ um Einmaleffekte

- 2** | Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 6** | Mitglieder des Vorstands
- 8** | Das Geschäftsjahr im Überblick
- 12** | Ausblick
- 16** | DaimlerChrysler weltweit
- 18** | Mercedes Car Group
- 26** | Chrysler Group
- 34** | Nutzfahrzeuge
- 42** | Executive Automotive Committee
- 44** | Dienstleistungen
- 48** | Übrige Aktivitäten
- 52** | Forschung und Technologie
- 54** | Alternative Antriebe
- 56** | DaimlerChrysler und die Umwelt
- 58** | Weltweiter Einkauf
- 60** | DaimlerChrysler in der Gesellschaft
- 64** | Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 67** | Finanzbericht
- 144** | Wichtige Beteiligungsgesellschaften
- 146** | Mitglieder des Aufsichtsrats
- 147** | Bericht des Aufsichtsrats
- 150** | Corporate Governance
- 156** | Internationale Konzernrepräsentanzen
- 157** | Sieben-Jahres-Übersicht
- 158** | Die DaimlerChrysler-Aktie
- 160** | Adressen und Informationen
- 161** | Finanzkalender 2003

Investor Relations Internet Service

Der **interaktive Geschäftsbericht 2002** ist das elektronische Gegenstück der gedruckten Ausgabe. Er kann online im Internet abgerufen werden, besitzt eine benutzerfreundliche Navigation und bietet komfortable Zusatzfunktionen. Zahlreiche Links zu weiterführenden Seiten oder Videobeiträgen halten interessante Hintergrundinformationen für Sie bereit.

Eine **umfangreiche »Investor Relations«-Rubrik** ist Teil des Angebots der Konzern-Webseite **www.daimlerchrysler.com**. Sie bietet alles, was Interessenten, Investoren und Analysten rund um den Geschäftsverlauf und die Aktie wissen möchten. So sind dort zum Beispiel Geschäfts- und Zwischenberichte, Einzelabschlüsse der Daimler-Chrysler AG oder Berichte an die US-Börsenaufsicht SEC abrufbar. Des Weiteren finden Sie stets aktuelle Kursgrafiken, Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlen-Übersichten und einen Mailing-Service. Vor der Hauptversammlung bieten wir einen umfassenden Service für unsere Aktionäre. Dieser beinhaltet unter anderem die Möglichkeit, online Eintrittskarten zu bestellen oder Vollmachten und Weisungen zu erteilen.

Finanzkalender 2003

**Bilanzpressekonferenz
Vorstellung Geschäftsbericht 2002**
20. Februar 2003, 10.00 Uhr
Mercedes-Benz Event Center (MEC)
Sindelfingen

**Telefonkonferenz für
Analysten und Investoren**
20. Februar 2003, 15.00 Uhr

Hauptversammlung
9. April 2003, 10.00 Uhr
Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2003
24. April 2003

Zwischenbericht Q2 2003
24. Juli 2003

Zwischenbericht Q3 2003
21. Oktober 2003

Unsere Marken. Unsere Tradition. Unsere Zukunft.

Mit allen unseren Marken verbinden Kunden und Mitarbeiter einzigartige und sehr persönliche Erlebnisse. In diesem Geschäftsbericht stellen wir Ihnen Freunde unserer Marken vor, die an verschiedensten Plätzen dieser Welt mit ihren Fahrzeugen porträtiert wurden.

Willkommen in der faszinierenden Welt von DaimlerChrysler.

Mercedes Car Group

MAYBACH



Mercedes-Benz

smart

Chrysler Group



CHRYSLER



Nutzfahrzeuge

SETRA



Mercedes-Benz

FREIGHTLINER

STERLING
TRUCKS

WESTERN STAR
TRUCKS

DaimlerChrysler Services

DaimlerChrysler Bank

Strategische Partner

FUSO

MITSUBISHI
MOTORS

HYUNDAI

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Jahr 2002 verlief für DaimlerChrysler insgesamt zufriedenstellend. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der weltweit sehr schwierigen Marktbedingungen und der wachsenden politischen Unsicherheit.

Mit einem realen Wachstum des Bruttosozialprodukts von 1,8% konnte die Weltwirtschaft in 2002 ihre Schwächephase nicht überwinden. Während Nordamerika und Teile Südasiens in der Lage waren, ein leichtes Wachstum zu erzielen, enttäuschten Japan, Europa und Südamerika erneut. Die hohe Ungewissheit in den Märkten und das weltweit fehlende Konsumentenvertrauen waren die beiden wichtigsten Faktoren, die eine günstigere Entwicklung verhinderten.

Konzernergebnis für das Jahr 2002. Vor diesem Hintergrund war der im Jahre 2002 erzielte Operating Profit von € 5,8 Milliarden für unser Unternehmen ein wichtiger Zwischenschritt. Trotz sich verschlechternder Pkw- und Nutzfahrzeugmärkte konnten wir den Operating Profit im Vergleich zum Vorjahr mehr als vervierfachen. Darüber hinaus haben wir die Bilanz des Konzerns weiter verbessert: Der Cashflow hat sich erhöht, die Finanzverbindlichkeiten haben wir deutlich verringert. Für diese hervorragende Leistung möchte ich mich im Namen des gesamten Vorstands bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ausdrücklich bedanken.

Die Stärkung der Ertragskraft und unser Vertrauen in die weitere Entwicklung des Unternehmens spiegeln sich auch in unserem Dividendenvorschlag wider: Wir schlagen der Hauptversammlung vor, die Dividende von € 1 auf € 1,50 pro Aktie zu erhöhen. Dies entspricht einer Dividendensumme von € 1,5 Mrd.

Ausblick DaimlerChrysler 2003. 2002 war ein wichtiges Jahr auf dem Weg zu nachhaltiger Profitabilität. Aufbauend auf dieser jetzt deutlich verbesserten Ertragssituation werden wir kontinuierlich daran arbeiten, unsere Effizienz in den Geschäftsfeldern weiter zu erhöhen und unsere Produktoffensiven voranzutreiben. Darüber hinaus haben wir geschäftsfeldübergreifende Programme aufgelegt, die die Wettbewerbsfähigkeit unserer Geschäfte zusätzlich stärken werden.

Im Jahr 2003 planen wir für den Konzern, ein höheres Ergebnis zu erwirtschaften als im Vorjahr. Vor dem Hintergrund des weltwirtschaftlich sehr schwierigen Umfeldes wäre es jedoch unverantwortlich, eine detailliertere Prognose für den Ausblick zu geben. Diejenigen Stellgrößen unseres Geschäfts, die wir direkt beeinflussen können, haben wir im Griff. Es liegt jedoch auf der Hand, dass sich die zunehmende politische und wirtschaftliche Unsicherheit auf unser Unternehmen auswirken kann.

Bericht über die Geschäftsfelder. Die Mercedes Car Group hat bei Absatz, Umsatz und Ergebnis die Rekordwerte des Vorjahres nochmals übertroffen. In überwiegend rückläufigen Märkten war Mercedes-Benz in der Lage, Marktanteile zu gewinnen. Somit hat die Marke mit dem Stern ihre führende Stellung bei Luxusfahrzeugen ausgebaut. Unsere Produktpalette ist das jüngste und attraktivste Fahrzeugangebot unserer Geschichte. Diese Produktoffensive werden wir auch in Zukunft konsequent fortsetzen.

Die Chrysler Group hat beeindruckende Fortschritte erzielt: Es konnten erhebliche Kosteneinsparungen – verbunden mit signifikanten Produktivitätssteigerungen – erreicht werden; und dies deutlich früher als erwartet. Der Operating Profit lag weit über unseren ursprünglichen Planungen. Dieses Ergebnis wurde in einem extrem schwierigen Umfeld erwirtschaftet: Der US-Markt war auch im Jahr 2002 durch kontinuierlich ansteigende Kaufanreize geprägt. Alles deutet darauf hin, dass sich dieser Trend auch im laufenden Jahr fortsetzen wird. Durch weitere Verbesserung von Produktqualität und Image, eine Vielzahl neuer und attraktiver Modelle und eine fortgesetzte Effizienzsteigerung ist die Chrysler Group gut für den sich verschärfenden Wettbewerb gerüstet.

In unserem Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge war das vergangene Jahr geprägt von großen Fortschritten bei der Restrukturierung unserer amerikanischen Nutzfahrzeugtochter Freightliner. Hier haben wir die Gewinnschwelle deutlich früher als geplant erreicht. In Europa und Lateinamerika haben sich unsere Lkw, Busse und Transporter in einem schwierigen Marktumfeld behauptet. Trotz der Ergebnisverbesserung im abgelaufenen Jahr sind wir mit der absoluten Ertragshöhe nicht zufrieden. Daher werden wir mit großem Nachdruck weiter daran arbeiten, unsere führende Weltmarktposition in eine größere Ertragskraft umzusetzen.

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat sich gut entwickelt. Im vergangenen Jahr wurde eine signifikante Erhöhung des Operating Profit erreicht. Die Konzentration auf das Automobilgeschäft wurde fortgesetzt. Die Unterstützung unserer Pkw- und Lkw-Marken durch DaimlerChrysler Services wurde ausgebaut, beispielsweise durch zusätzliche Finanzdienstleistungen der im Berichtsjahr neu gegründeten DaimlerChrysler Bank.

Unser Allianzpartner Mitsubishi Motors hat große Fortschritte bei der Restrukturierung erzielt. Neben der Umsetzung kostensparender und produktivitätssteigernder Maßnahmen wird dabei besonderer Wert auf künftige Produkte gelegt.

Umsetzung der Strategie. Der Geschäftsverlauf im Jahr 2002 zeigt, dass sich DaimlerChrysler in die richtige Richtung bewegt. Wir sind jedoch noch nicht an unserem Ziel angelangt, das führende Automobilunternehmen zu werden.

Wir wollen in allen wichtigen Weltmärkten mit faszinierenden Marken und Produkten vertreten sein, führend in Innovation und Technologie. Dies ist unsere Strategie, und wir werden sie konsequent weiter umsetzen.

- Weltweit ist DaimlerChrysler in allen bedeutenden Märkten aktiv. Wir sind das Automobilunternehmen, das regional am ausgewogensten aufgestellt ist. Die sogenannten Triademärkte – die USA, Westeuropa und Japan – leiden jedoch unter Stagnation und zunehmendem Wettbewerb.

Südostasien hingegen gilt als die Region mit dem größten zukünftigen Wachstumspotenzial.

Aus diesem Grund haben wir in jüngerer Zeit wichtige Chancen in Asien genutzt:

Die Beteiligung an Fuso wird unsere Position im japanischen Nutzfahrzeugmarkt weiter verstärken.

Das Joint Venture mit der Hyundai Motor Company eröffnet uns den Zugang zum koreanischen Markt.

Gleichzeitig ermöglicht uns die vergleichsweise günstige Kostenstruktur in Südkorea

den Eintritt in Märkte, in denen wir bisher kein wettbewerbsfähiges Angebot hatten.



Darüber hinaus kommt China besondere Bedeutung zu. In diesem Markt mit hervorragenden zukünftigen Möglichkeiten wird DaimlerChrysler mittelfristig seine Position weiter ausbauen.

- Unsere Marken sind klar und eindeutig positioniert und stellen in der Summe das umfassendste und vollständigste Angebot in der Automobilbranche dar. Kein anderer Hersteller verfügt über ein derart hochwertiges Portfolio bei vergleichbarem Absatzvolumen.
Wir werden unsere Marken kontinuierlich weiterentwickeln. Aktuelle Beispiele sind die Wiedereinführung des Maybach und die Produkterweiterung bei smart. Solche Entscheidungen werden bei DaimlerChrysler im Rahmen eines konsequenten Mehrmarkenmanagement getroffen: Intensive, unternehmensübergreifende Zusammenarbeit bei gleichzeitigem Schutz der einzigartigen und eigenständigen Markenprofile.
- Die Bedürfnisse unserer Kunden sind Motivation und Antrieb unserer Produktentwicklung. Nahezu jedem Kunden können wir heute ein optimal für ihn geeignetes Fahrzeug anbieten. In der Zukunft werden die Kundenwünsche noch individueller werden.
Um dieser Nachfrage zu begegnen, werden wir in den nächsten drei Jahren über 40 neue Fahrzeuge auf den Markt bringen. Einige Beispiele sind das neue T-Modell der E-Klasse, der Mercedes-Benz McLaren SLR, der smart forfour, der Chrysler Crossfire und der Chrysler Pacifica, der Dodge LX, der Mercedes-Benz Lastwagen Accelo und der neue Transporter Mercedes-Benz Vito. Unser Allianzpartner Mitsubishi Motors beabsichtigt, für die Jahre 2002 bis 2007 insgesamt zwölf neue Modelle auf den Markt zu bringen.
- Wir sind in unserer Branche führend in Technologie und Innovation – eine Stellung, die wir seit der Erfindung des Automobils vor über einem Jahrhundert innehaben. Und unser Anspruch ist es auch in Zukunft, bahnbrechende und kundenorientierte Innovationen zu entwickeln.
Ein Beispiel: DaimlerChrysler verfolgt mit Nachdruck die Vision vom »unfallfreien Fahren«. Durch die Kombination aktiver und passiver Sicherheitsfunktionen soll das Auto der Zukunft einen möglichen Unfall voraussehen und den Fahrer – falls notwendig – in seinen Reaktionen unterstützen können.
Darüber hinaus beschleunigt DaimlerChrysler seine Anstrengungen in der Entwicklung alternativer Antriebe. Wir sind das Unternehmen, das sowohl Methanol- als auch Wasserstofftechnologie entwickelt. Damit sind wir für verschiedenste Umweltszenarien gut gerüstet.

Der kontinuierliche Fortschritt bei der Umsetzung unserer Strategie wird durch die geschäftsfeld-übergreifende Zusammenarbeit bei DaimlerChrysler noch beschleunigt. Diese Vernetzung wird vor allem vom Executive Automotive Committee (EAC), einem Schlüsselinstrument für die Steuerung unseres weltweiten Automobilgeschäfts, vorangetrieben. Das EAC sorgt für den konzernweiten Austausch von Technologien, Know-how und Komponenten. Im Jahr 2002 hat das EAC eine Vielzahl übergreifender Projekte erfolgreich abgeschlossen und signifikante Einsparungen erzielt. Die ersten gemeinsam entwickelten Fahrzeuge werden ab 2004 auf der Straße zu sehen sein.

Die DaimlerChrysler-Aktie. Der aktuelle Kurs der DaimlerChrysler-Aktie spiegelt nach unserer Auffassung weder die Leistungen noch das Potenzial unseres Unternehmens angemessen wider. Viele Anleger schätzen die erheblichen Fortschritte von DaimlerChrysler. Doch diese kommen angesichts der gegenwärtigen, negativen Entwicklungen auf den weltweiten Kapitalmärkten in unserem Aktienkurs noch nicht zum Ausdruck. Wir sind aber zuversichtlich, dass unsere Aktie die fundamentale Stärke und die Zukunftsaussichten Ihres Unternehmens mittelfristig besser reflektieren wird.

Exzellente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. DaimlerChrysler ist sehr gut für die Herausforderungen der Zukunft gerüstet. Wir können uns dabei besonders auf die Unterstützung unserer hervorragenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verlassen: Über 360.000 Menschen, die Professionalität mit Kreativität und großer Begeisterung für unser Unternehmen verbinden. Menschen, deren Einsatzwille und Zuversicht eine attraktive Unternehmenskultur bilden. Externe Studien bestätigen uns, dass wir einer der beliebtesten Arbeitgeber der Welt sind.

Unsere Unternehmenskultur erstreckt sich auch auf unsere soziale Verantwortung als Wirtschaftsunternehmen: Ein Bereich, dem wir uns fest verpflichtet fühlen. DaimlerChrysler betrachtet sich als ein aktives Mitglied der Gesellschaft. Unsere Initiative im Kampf gegen HIV/AIDS ist nur eines von vielen humanitären, sozialen, kulturellen und umweltorientierten Projekten, mit denen wir unserer sozialen Verantwortung gerecht werden wollen. Eine Übersicht unserer vielfältigen Aktivitäten in diesem Bereich finden Sie in einem gesonderten Kapitel im Geschäftsbericht.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
im vergangenen Jahr hat DaimlerChrysler deutliche Fortschritte auf dem Weg zu nachhaltiger Profitabilität erzielt. Sicherlich wird das Umfeld für DaimlerChrysler auch im Jahr 2003 sehr herausfordernd bleiben. Meine Kollegen im Vorstand und ich sind jedoch der festen Überzeugung, dass Ihr Unternehmen es schaffen wird, seinen erfolgreichen Weg fortzusetzen.

Ihr



Die Mitglieder des Vorstands



Jürgen E. Schrepp (58)
Vorstandsvorsitzender
Bestellung bis 04/2005



Wolfgang Bernhard (42)
Chief Operating Officer
Chrysler Group
Bestellung bis 09/2007



Manfred Bischoff (60)
Luft- und Raumfahrt &
Industrielle Beteiligungen
Bestellung bis 12/2003



Eckhard Cordes (52)
Nutzfahrzeuge
Bestellung bis 12/2008



Günther Fleig (54)
Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis 09/2004



Manfred Gentz (61)
Finanzen & Controlling
Bestellung bis 12/2004



Rüdiger Grube (51)
Konzernentwicklung
Bestellung bis 09/2007



Jürgen Hubbert (63)
Mercedes Car Group
Bestellung bis 04/2005



Klaus Mangold (59)
Dienstleistungen
Bestellung bis 12/2003



Thomas W. Sidlik (53)
Einkauf Chrysler Group
Bestellung bis 12/2008



Gary C. Valade (60)
Weltweiter Einkauf
Bestellung bis 12/2003



Klaus-Dieter Vöhringer (61)
Forschung & Technologie
ausgeschieden am 31.12.2002



Thomas Weber (48)
Forschung & Technologie
Stellvertretendes Vorstands-
mitglied seit 1.1.2003
Bestellung bis 12/2005



Dieter Zetsche (49)
Chrysler Group
Bestellung bis 12/2008

Das Geschäftsjahr im Überblick

Operating Profit ohne Einmaleffekte mit € 5,8 Mrd. trotz ungünstiger weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen mehr als viermal so hoch wie im Vorjahr | Weiterhin hohes Ertragsniveau bei Mercedes Car Group | Deutliche Effizienzsteigerung bei Chrysler Group und Freightliner | Ergebnisanstieg bei Dienstleistungen | Konzernergebnis mit € 4,7 Mrd. wieder deutlich positiv (i. V. € - 0,7 Mrd.); bereinigt um Einmaleffekte € 3,3 (i. V. € 0,7) Mrd. | Dividendenvorschlag: € 1,50 (i. V. € 1,00) je Aktie

Deutliche Ergebnisverbesserung durch Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

DaimlerChrysler erzielte im Jahr 2002 ein bereinigtes operatives Ergebnis von € 5,8 Mrd. Trotz weltweit schwieriger Marktbedingungen haben wir damit das Vorjahresniveau von € 1,3 Mrd. mehr als vervierfacht. Ausschlaggebend dafür war die erfolgreiche Umsetzung der Programme zur Effizienzsteigerung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit in allen Geschäftsbereichen, insbesondere bei der Chrysler Group und bei Freightliner.

Einschließlich Sondereffekten erreichte der Operating Profit € 6,9 Mrd. (i. V. Operating Loss von € 1,3 Mrd.). Insgesamt waren im Jahr 2002 positive Einmaleffekte in Höhe von € 2,6 Mrd. zu verzeichnen. Darin enthalten sind Einmalserträge aus der Veräußerung des 49,9%-Anteils an T-Systems ITS (ehemals debis Systemhaus) sowie der 40%-Beteiligung an TEMIC. Einmalaufwendungen in Höhe von € 1,6 Mrd. fielen bei der Chrysler Group im Zusammenhang mit den im Februar 2001 angekündigten Restrukturierungsmaßnahmen, im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge sowie im Geschäftsfeld Dienstleistungen an. (Vgl. S. 68 ff.)

Trotz hoher Aufwendungen für die Einführung neuer Produkte und schwieriger Marktbedingungen lag das operative Ergebnis der Mercedes Car Group mit € 3,0 Mrd. leicht über dem hohen Vorjahresniveau. Vor allem aufgrund der umgesetzten Maßnahmen zur Senkung der Kosten und Steigerung der Effizienz hat die Chrysler Group wieder einen positiven Operating Profit von € 1,3 Mrd. ohne Einmaleffekte bzw. € 0,6 Mrd. mit Einmaleffekten erzielt. Der gegenüber dem Vorjahr moderat gestiegene Ergebnisbeitrag des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge (ohne Einmaleffekte) war zum einen durch die Fortschritte bei Freightliner geprägt, zum anderen durch

die weltweit schwierige Marktsituation beeinflusst. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen konnte sein bereinigtes operatives Ergebnis aufgrund günstiger Refinanzierungskonditionen und eines geringeren Risikovor-sorgebedarfs im Finanzdienstleistungsgeschäft deutlich steigern. Die übrigen Aktivitäten steuerten insgesamt € 747 (i. V. € 205) Mio. zum um Einmaleffekte bereinigten Operating Profit des Konzerns bei. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf den höheren anteiligen Ergebnisbeitrag von Mitsubishi Motors zurückzuführen (vgl. S. 50 f.). Auch der Geschäftsbereich MTU Aero Engines und die EADS haben wiederum positiv zum operativen Ergebnis von DaimlerChrysler beigetragen (vgl. S. 48 ff.).

Das Konzernergebnis ohne Einmaleffekte stieg auf € 3,3 Mrd., nach € 0,7 Mrd. im Vorjahr (je Aktie auf € 3,30, i. V. € 0,73). Einschließlich Einmaleffekte war ein Anstieg von € -0,7 Mrd. auf € 4,7 Mrd. und beim Ergebnis je Aktie auf € 4,68 (i. V. Verlust von € 0,66) zu verzeichnen.

Höhere Dividende von € 1,50 vorgeschlagen

Aufgrund der deutlich verbesserten Ertragssituation schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vor, die Dividende für das Geschäftsjahr 2002 auf € 1,50 (i. V. € 1,00) je Aktie zu erhöhen. Die Dividendensumme steigt damit von € 1.003 Mio. auf € 1.519 Mio.

Weltwirtschaft ohne Impulse

Die noch zu Beginn des Jahres 2002 gehegten Hoffnungen auf einen nachhaltigen Aufschwung der Weltwirtschaft im zweiten Halbjahr 2002 haben sich nicht erfüllt. Zwar war in Nordamerika gegenüber dem schwachen Vorjahr ein etwas stärkeres Wachstum zu verzeichnen, das jedoch nicht stark und stabil genug war, um der Weltwirtschaft wesentliche Impulse zu geben. So blieben die Wachstumsraten in Westeuropa auf niedrigem Niveau. Die Wirtschaftsleistung Japans ging im Jahr 2002 erneut zurück, und in vielen Ländern Südamerikas führten die Wirtschafts- und Finanzkrisen in die Rezession. Überdurchschnittlich war das Wachstum hingegen in den Schwellenländern Asiens und in Osteuropa. Das mit den länderspezifischen Umsatzanteilen gewichtete Wirtschaftswachstum der Absatzmärkte von DaimlerChrysler lag mit 1,8 (i. V. 1,2)% weiterhin deutlich unterhalb des langfristigen Trends von etwas über 3%.

Der Euro hat gegenüber dem US-Dollar im Jahresverlauf 19%, gegenüber dem britischen Pfund 7% und gegenüber dem japanischen Yen 8% an Wert gewonnen.

Weltweit schwierige Märkte

Der Wettbewerb in der internationalen Automobilindustrie hat sich im Jahr 2002 sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen in nahezu allen Marktsegmenten weiter verschärft.

Gestützt durch hohe Kaufanreize und günstige Finanzierungsangebote bewegte sich der US-Markt mit 17,1 (i. V. 17,5) Mio. Pkw und Nutzfahrzeugen weiterhin auf hohem Niveau. Demgegenüber war die Pkw-Nachfrage in Japan und in Westeuropa erneut schwach, wobei ein starker Markt in Großbritannien und die anhaltend hohe Nachfrage nach Diesel-Fahrzeugen in Westeuropa stabilisierend wirkten. In Deutschland ist der Gesamtmarkt im dritten Jahr in Folge nochmals zurückgegangen. Deutlich schwächer war auch der Pkw-Markt in Lateinamerika; von den Märkten Osteuropas gingen keine wesentlichen Impulse aus. Einzige Wachstumsregion war der asiatische Raum außerhalb Japans mit deutlichen Zuwächsen in den meisten Märkten.

Die Entwicklung der Nutzfahrzeugbranche war im Berichtsjahr durch die anhaltend schwache Verfassung der Märkte in Nordamerika, Lateinamerika und Westeuropa geprägt. Nach dem Einbruch in den zurückliegenden Jahren bewegte sich der nordamerikanische Markt für schwere und mittelschwere Lkw – trotz vorgezogener Käufe aufgrund neuer Abgasemissionsvorschriften in den USA – insgesamt weiterhin auf niedrigem Niveau. In Westeuropa waren sowohl bei leichten als auch bei schweren Nutzfahrzeugen deutliche Marktrückgänge zu verzeichnen.

4,5 Mio. Fahrzeuge abgesetzt

Trotz der Nachfrageschwäche in vielen wichtigen Absatzmärkten hat DaimlerChrysler im Jahr 2002 mit insgesamt 4,54 Mio. abgesetzten Personenwagen und Nutzfahrzeugen das Vorjahresniveau (4,48 Mio. Fahrzeuge) leicht übertroffen.

Weiterhin sehr erfolgreich war das Geschäftsfeld Mercedes Car Group. Der Absatz lag mit 1,23 Mio. Fahrzeugen leicht über dem hohen Vorjahresniveau. Damit hat das Geschäftsfeld seine Marktposition weltweit ausgebaut. (Vgl. S. 18 ff.)

Operating Profit

	2002	2002	2001
in Millionen	US \$	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	7.186	6.854	(1.318)
Mercedes Car Group ¹	3.166	3.020	2.961
Chrysler Group ¹	1.381	1.317	(2.183)
Nutzfahrzeuge ¹	185	176	51
Dienstleistungen ¹	1.011	964	578
Übrige Aktivitäten ¹	783	747	205
DaimlerChrysler-Konzern ¹	6.112	5.829	1.345

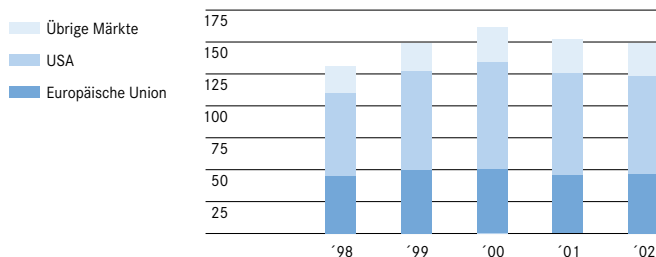
¹ bereinigt um Einmaleffekte; mit Einmaleffekten vgl. Tabelle S. 68.

Umsatz

	2002	2002	2001
in Millionen	US \$	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	156.838	149.583	152.873
Mercedes Car Group	52.603	50.170	47.705
Chrysler Group	63.100	60.181	63.483
Nutzfahrzeuge	29.778	28.401	28.572
Dienstleistungen	16.460	15.699	16.851
Übrige Aktivitäten	2.855	2.723	4.507

Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden €



Anmerkung: Die Kapitel »Das Geschäftsjahr im Überblick«, »Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation« und »Ausblick« entsprechen zusammen dem Lagebericht des DaimlerChrysler-Konzerns, der auf einem nach den Grundsätzen der US-amerikanischen Rechnungslegung (US-GAAP) erstellten Konzernabschluss basiert.

Der Absatz der Chrysler Group lag mit 2,82 (i. V. 2,76) Mio. Fahrzeugen der Marken Chrysler, Jeep[®] und Dodge ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau. In den USA wurde der Marktanteil mit 12,9 (i. V. 13,0)% nahezu gehalten. (Vgl. S. 26 ff.)

Infolge der weltweiten Nachfrageschwäche erreichte der Absatz des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge mit 485.400 (i. V. 492.900) Lkw, Transportern und Omnibussen nicht ganz den Wert des Vorjahres. (Vgl. S. 34 ff.)

Konzernumsatz nahezu auf Vorjahresniveau

Aufgrund von Wechselkursveränderungen und Veränderungen im Konsolidierungskreis ging der Umsatz von DaimlerChrysler im Jahr 2002 mit € 149,6 Mrd. um 2% zurück.

Während die Mercedes Car Group das Geschäftsvolumen deutlich steigerte, erreichte der Umsatz bei den Nutzfahrzeugen und auch bei der Chrysler Group nicht ganz das Vorjahresniveau. Der Rückgang bei der Chrysler Group ist auf Wechselkursveränderungen zurückzuführen. Die Umsatzerlöse von DaimlerChrysler Services lagen mit € 15,7 Mrd. erwartungsgemäß unter dem Wert des Vorjahres. Maßgebend dafür war neben der Währungsumrechnung die starke Nachfrage nach den Sonderfinanzierungsprogrammen in den USA, die zu einer Verschiebung von Leasing zu Finanzierung geführt hat (vgl. S. 44 ff.). Auch das Geschäftsvolumen der MTU Aero Engines, das im Segment Übrige Aktivitäten enthalten ist, lag aufgrund der Nachfrageschwäche in der zivilen Luftfahrt unter dem Vorjahresniveau.

In der regionalen Betrachtung stieg der Umsatz von DaimlerChrysler in der Europäischen Union um 2% auf € 46,5 Mrd., obwohl das Geschäftsvolumen in Deutschland um 5% zurückging. In der NAFTA verringerten sich unsere Erlöse um 4% auf € 87,8 Mrd. In Dollar gerechnet war hier jedoch ein Anstieg zu verzeichnen. Mit € 15,2 Mrd. bewegt sich der Umsatz in den übrigen Märkten auf dem Vorjahresniveau.

365.571 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum Jahresende beschäftigte DaimlerChrysler 365.571 (i. V. 372.470) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Maßgeblich für den Beschäftigungsrückgang waren vor allem die Umsetzung der Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz bei der Chrysler Group und bei Freightliner sowie die Anpassung der Kapazitäten im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge. (Vgl. S. 64 ff.)

Prozesse im Einkauf global ausgerichtet

Um die Vorteile einer weltweiten Beschaffungsorganisation besser ausschöpfen zu können, hat DaimlerChrysler den Einkauf im Jahr 2002 neu ausgerichtet. Weltweit haben wir im Jahr 2002 Güter und Dienstleistungen im Wert von € 102,1 (i. V. € 106,5) Mrd. bezogen. 36% davon entfielen auf die Mercedes Car Group, 42% auf die Chrysler Group, 19% auf die Nutzfahrzeuge und 3% auf die übrigen Bereiche. (Vgl. S. 58 ff.)

€ 13,3 Mrd. in die Zukunft investiert

DaimlerChrysler hat im Berichtsjahr konzernweit € 7,1 Mrd. in Sachanlagen investiert und € 6,2 Mrd. für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Schwerpunkte der Aufwendungen im Geschäftsfeld Mercedes Car Group waren die Produktionsvorbereitungen für die neue E-Klasse, den Maybach und den smart roadster sowie der Ausbau des Werkes Tuscaloosa für die Produktion des Grand Sport Tourer (GST) und des Werkes Rastatt für das Nachfolgemodell der A-Klasse. Bei den Marken Chrysler, Jeep[®] und Dodge zählten die Vorbereitungen für das segmentübergreifende Familienfahrzeug Pacifica, den neuen Durango Truck sowie die neuen Sportwagen Viper und Crossfire zu den wichtigsten Projekten. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge standen Investitionen für den neuen Actros, das Nachfolgemodell des Vito und die neue Freightliner Business Class M2 im Vordergrund.

In den Forschungs- und Entwicklungsbereichen waren zum Jahresende 2002 bei DaimlerChrysler mehr als 27.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Die Schwerpunkte lagen neben der Erneuerung und Erweiterung unseres Fahrzeugangebots auch auf neuen Antriebstechnologien und elektronischen Systemen zur Steigerung der Verkehrssicherheit. (Vgl. S. 52 ff.)

Weitere Konzentration auf das Automobilgeschäft

Unsere Konzentration auf das Automobilgeschäft und die damit verbundenen Dienstleistungen haben wir im Berichtsjahr konsequent fortgesetzt.

Zum 1. Januar 2002 hat DaimlerChrysler die Option zum Verkauf des 49,9%-Anteils an der T-Systems ITS (vormals debis Systemhaus) an die Deutsche Telekom AG ausgeübt. Die Transaktion führte zu einem Liquiditätszufluss in Höhe von € 4,7 Mrd. und einem Einmalsertrag von € 2,5 Mrd.

Zum 1. April 2002 haben wir unseren 40%-Anteil an der Conti Temic microelectronic GmbH (vormals TEMIC) an die Continental AG verkauft. Der dabei entstandene außerordentliche Ertrag von €0,2 Mrd. wurde im zweiten Quartal 2002 verbucht.

Im Geschäftsfeld Dienstleistungen haben wir im Laufe des Jahres 2002 Vereinbarungen zur planmäßigen Veräußerung weiterer Teile des Capital Services Portfolios (Finanzdienstleistungsaktivitäten außerhalb des Automobilbereichs) getroffen. Insgesamt entstand durch die Neuordnung des Capital Services Portfolios im Jahr 2002 ein einmaliger Verlust in Höhe von €0,3 Mrd. Nach der Erteilung der Vollbanklizenz hat die DaimlerChrysler Bank ab Juli 2002 das Finanzdienstleistungsangebot gezielt ausgebaut. (Vgl. S. 47).

EAC: Erfolgreiche Koordination der Automobilaktivitäten

Das im Jahr 2001 gebildete Executive Automotive Committee (EAC) hat seine Arbeit erfolgreich fortgesetzt. Das EAC koordiniert alle übergreifenden, automobilbezogenen Themenstellungen, sichert die Identität unserer Konzernmarken und treibt die Realisierung von Synergiepotenzialen voran. Im Jahr 2002 lag ein wesentlicher Arbeitsschwerpunkt des EAC darin, das konzernweite Portfolio von Produkten, Antrieben und Komponenten weiter zu optimieren (vgl. S. 42 f.).

Das im Berichtsjahr gegründete Truck Product Decision Committee soll im Lkw-Segment markenübergreifende Strategien und Initiativen entwickeln sowie die sich daraus ergebenden Entscheidungen vorbereiten (vgl. S. 40).

Zusammenarbeit mit asiatischen Partnern vertieft

Im Mai 2002 haben wir gemeinsam mit unseren Partnern Mitsubishi Motors Corporation und Hyundai Motor Company die Global Engine Alliance L.L.C. gegründet. Das neue Unternehmen entwickelt eine neue Generation von Vierzylinder-Benzinmotoren für Personenwagen, die in künftigen Modellen der Chrysler Group, der Hyundai Motor Company sowie der Mitsubishi Motors Corporation zum Einsatz kommen werden. Das geplante Gesamtvolumen von bis zu 1,5 Mio. Einheiten im Jahr wird den Motor zu einem der stückzahlstärksten Antriebe in der Automobilindustrie machen und den beteiligten Unternehmen erhebliche Skaleneffekte ermöglichen.

Sachinvestitionen			
	2002	2002	2001
in Millionen	US \$	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	7.492	7.145	8.896
Mercedes Car Group	2.616	2.495	2.061
Chrysler Group	3.308	3.155	5.083
Nutzfahrzeuge	1.324	1.263	1.484
Dienstleistungen	100	95	112
Übrige Aktivitäten	144	137	168

Forschungs- und Entwicklungsaufwand			
	2002	2002	2001
in Millionen	US \$	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	6.455	6.156	6.008
Mercedes Car Group	2.930	2.794	2.402
Chrysler Group	2.162	2.062	2.201
Nutzfahrzeuge	1.006	959	1.015
Übrige Aktivitäten	358	341	390

Im November 2002 hat DaimlerChrysler die vertraglich vereinbarte Kaufoption über eine 50%ige Beteiligung an dem auszugründenden Nutzfahrzeuggeschäft von Hyundai Motor ausgeübt. DaimlerChrysler erhält damit direkten Zugang zum drittgrößten Nutzfahrzeugmarkt Asiens, Südkorea, in dem Hyundai die Nummer eins ist.

Am Nutzfahrzeuggeschäft unseres Partners Mitsubishi Motors, der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation (MFTBC), beabsichtigen wir im März 2003 für rund €760 Mio. eine Beteiligung in Höhe von 43% zu erwerben. MFTBC ist mit einem Anteil von rund 30% Marktführer in Japan und hat eine starke Stellung in den südostasiatischen Märkten.

Durch die Erweiterung des Engagements in Asien und die verstärkte Zusammenarbeit mit seinen Partnern kann DaimlerChrysler noch besser am Potenzial der asiatischen Märkte teilhaben. In diesen weltweit am schnellsten wachsenden Märkten werden bereits heute über 50% aller Nutzfahrzeuge verkauft. (Vgl. S. 50 f.)

Ausblick

Weitere Ergebnisverbesserung trotz schwieriger Rahmenbedingungen erwartet | Mercedes Car Group schafft durch Produktoffensive neue Wachstumspotenziale | Chrysler Group setzt Konsolidierung fort und stärkt Wettbewerbsposition durch neue Produkte | Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge setzt Produkt- und Produktionsoptimierung fort und nutzt weitere Skaleneffekte | Automobilnahe Dienstleistungen wachsen weiter | €42 Mrd. für die Zukunftssicherung

Verhaltene Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2003

Die Wachstumsperspektiven für die Weltwirtschaft haben sich seit dem Sommer 2002 merklich eingetrübt. Grund dafür war die zunehmende Unsicherheit bezüglich der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen. Dennoch gehen wir davon aus, dass die Weltwirtschaft gegen Ende des Jahres 2003 und in den Folgejahren wieder an Fahrt gewinnen wird. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass das politische Umfeld stabil bleibt und die Vertrauenskrise bei Konsumenten und Investoren überwunden werden kann. Insbesondere in den USA und der Europäischen Union einschließlich Deutschlands sollte die Wirtschaft in den nächsten Jahren wieder auf einen verlässlichen Wachstumspfad zurückkehren können, während Japan die Rezession voraussichtlich nur langsam überwinden dürfte. Mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten rechnen wir in den asiatischen Schwellenländern und im Osten Europas sowie ab 2004 auch wieder in Südamerika. Insgesamt erwarten wir, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2003 um 2,7% und in den Jahren 2004 und 2005 um jeweils rund 3% wachsen wird.

Weiterhin gehen wir davon aus, dass der Euro im Vergleich zu den Durchschnittskursen des Jahres 2002 gegenüber dem US-Dollar, dem japanischen Yen und dem britischen Pfund im Zeitraum 2003 bis 2005 moderat an Wert gewinnen wird.

Weiterhin schwierige Marktbedingungen

Vor diesem gesamtwirtschaftlichen Hintergrund wird sich die Lage in den Automobilmärkten voraussichtlich nur langsam verbessern. Auch wenn die Automobilhersteller in den USA weiterhin hohe Kaufanreize bieten, erwarten wir für das Jahr 2003 einen Rückgang im nordamerikanischen Automobilmarkt. In Westeuropa und in Japan ist nicht mit einer nachhaltigen Belebung

der Pkw-Märkte zu rechnen. Gleiches gilt für die internationalen Nutzfahrzeugmärkte, für die wir für das Jahr 2003 aufgrund des gesamtwirtschaftlichen Umfelds ebenfalls keine Aufwärtstendenz erkennen können. In den USA ist bei schweren Lkw im ersten Halbjahr 2003 sogar mit einem deutlichen Nachfragerückgang zu rechnen, da Käufe im Jahr 2002 aufgrund neuer Abgasvorschriften vorgezogen wurden. Erst ab dem Jahr 2004 zeichnen sich auf der Basis verbesserter weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen steigende Verkaufszahlen in den Pkw- und Nutzfahrzeugmärkten ab.

Die sehr begrenzten Wachstumsperspektiven der großen Automobilmärkte, kürzere Produktlebenszyklen sowie weltweit hohe Produktionskapazitäten werden den Wettbewerb und den Kostendruck in allen Marktsegmenten weiter verschärfen. Hinzu kommen strengere Umwelt- und Sicherheitsauflagen, deren Erfüllung für alle Hersteller mit erheblichen Kosten verbunden sein wird. Die Bedeutung der Marke und eines erfolgreichen Markenmanagements (vgl. S. 42) als Wettbewerbs-element wird in diesem Umfeld weiter zunehmen. Wachstumschancen sehen wir aufgrund der immer spezieller werdenden Ansprüche unserer Kunden vor allem in Nischen, hier insbesondere bei vielseitig einsetzbaren Crossover-Fahrzeugen.

Trotz schwieriger Marktbedingungen Ergebnisverbesserung bei DaimlerChrysler

DaimlerChrysler erwartet, in den Jahren 2003 bis 2005 steigende Erträge erwirtschaften zu können. Basis hierfür sind die geplante Vielzahl attraktiver neuer Modelle sowie die erfolgreiche Umsetzung unserer Programme zur Steigerung der Effizienz und damit unserer Wettbewerbsfähigkeit. Auch die zunehmende Vernetzung unserer globalen Aktivitäten, die daraus resultierenden Kosteneinsparungen und der Wissenstransfer innerhalb des Konzerns sowie die Zusammenarbeit mit unseren asiatischen Partnern werden in den kommenden Jahren zur Ergebnisverbesserung beitragen. Die vom Executive Automotive Committee (EAC) initiierten Projekte werden dafür sorgen, dass die Potenziale der bereichsübergreifenden Zusammenarbeit künftig noch besser ausgeschöpft werden (vgl. hierzu S. 42 f.). Grundvoraussetzung für die erwartete Ertragssteigerung sind jedoch insgesamt stabile Rahmenbedingungen in unseren wichtigsten Märkten.

Deutliche Umsatzsteigerung ab dem Jahr 2004

Auf der Basis der aktuellen Marktprognosen erwarten wir für das Jahr 2003 einen Umsatz in der Größenordnung des abgelaufenen Geschäftsjahres. Dies ist nicht nur auf die schwierige Situation in wichtigen Märkten, sondern auch auf die von uns unterstellte Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen, die durch die Währungsumrechnung vor allem bei der Chrysler Group, bei Freightliner und im Geschäftsfeld Dienstleistungen zu geringeren Umsätzen in Euro führt.

Auch in den Folgejahren wird das Umsatzwachstum durch die unterstellte Aufwertung des Euro beeinträchtigt. Im Zuge der sich verbessernden Marktbedingungen und aufgrund der Einführung neuer Fahrzeugmodelle erwarten wir bis zum Jahr 2005 aber einen deutlichen Anstieg des Geschäftsvolumens. Die größten Wachstumsraten werden wir voraussichtlich in Asien erzielen.

Weiteres Wachstum bei Mercedes Car Group

Die Mercedes Car Group wird ihr Produktangebot in den kommenden Jahren im Rahmen der angelaufenen zweiten Produktoffensive nicht nur kontinuierlich erneuern, sondern auch gezielt ausbauen und erheblich erweitern. Darüber hinaus wird die Effizienz in den Bereichen Einkauf, Produktion, Entwicklung und Vertrieb unter anderem durch verstärkte Prozess-Optimierung nachhaltig weiter gesteigert werden. Mit diesen Maßnahmen will das Geschäftsfeld seinen Wachstumskurs bei Umsatz, Absatz und Ertrag fortsetzen und seine Marktposition weltweit stärken. Zu den Produktneuerungen des Jahres 2003 zählen das T-Modell der E-Klasse, das CLK-Cabriolet und der Super-Sportwagen Mercedes-Benz SLR. Der Maybach, der im Jahr 2003 voll verfügbar sein wird, unterstreicht die Führungsposition von DaimlerChrysler im obersten Marktsegment. Das Angebot der Marke smart werden wir im Jahr 2003 mit einem roadster und einem roadster-coupé sowie im Jahr 2004 mit einem viersitzigen Kleinwagen (smart forfour) erweitern. Auch in den Folgejahren wird die Mercedes Car Group zahlreiche neue Modelle in den Markt einführen.

Umsatz		
	Plan 2003	Ziel 2005
in Milliarden	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	151	163
Mercedes Car Group	51	56
Chrysler Group	60	61
Nutzfahrzeuge	28	33
Dienstleistungen	14	17
Übrige Aktivitäten	3	3

Sachinvestitionen		
	Plan 2003	2003-2005
in Milliarden	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	8,4	24,0
Mercedes Car Group	3,0	8,8
Chrysler Group	3,7	10,3
Nutzfahrzeuge	1,4	4,1
Dienstleistungen	0,1	0,3
Übrige Aktivitäten	0,2	0,5

Forschungs- und Entwicklungsaufwand		
	Plan 2003	2003-2005
in Milliarden	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	5,8	17,6
Mercedes Car Group	2,4	7,3
Chrysler Group	2,0	6,2
Nutzfahrzeuge	1,0	3,1
Übrige Aktivitäten	0,4	1,0

Vorausschauende Aussagen in diesem Geschäftsbericht:

Dieser Geschäftsbericht enthält unter anderem vorausschauende Aussagen und Informationen über zukünftige Entwicklungen, die auf Überzeugungen des Managements der DaimlerChrysler AG sowie auf Annahmen und Informationen beruhen, die der DaimlerChrysler AG gegenwärtig zur Verfügung stehen. Sofern die Begriffe »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/können«, »planen«, »projizieren« und »sollten« oder ähnliche Ausdrücke benutzt werden, sollen sie vorausschauende Aussagen kennzeichnen, die insoweit gewissen Unsicherheitsfaktoren unterworfen sind.

Die wesentlichen Risikofaktoren sowie das Risikomanagement bei DaimlerChrysler sind auf den Seiten 78 ff. dieses Geschäftsberichts beschrieben. Die rechtlichen Hinweise zu vorausschauenden Aussagen finden Sie auf Seite 143.

Chrysler Group: Strategische Neuausrichtung

Nach dem erfolgreichen Turnaround wird der Fokus der Chrysler Group in den kommenden Jahren darauf gerichtet sein, ihre Produkte in Design und Qualität vom Wettbewerb abzuheben und mit attraktiven Modellen immer wieder neue und innovative Segmente zu definieren. Dabei sollen durch die verstärkte Zusammenarbeit innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns und mit unserem Partner Mitsubishi Motors die Kosten weiter verringert und damit auch die Margen verbessert sowie die Innovationskraft der Chrysler Group gestärkt werden. Beispielhaft für die neue, langfristig angelegte Produktstrategie sind der vielseitige Sportstourer Chrysler Pacifica, der Sportwagen Chrysler Crossfire und der neue Dodge-Durango-Truck, die im Jahr 2003 auf den Markt kommen. Die ersten Modelle einer neuen Generation heckgetriebener Fahrzeuge der Marken Chrysler und Dodge werden im Jahr 2004 folgen.

Insgesamt will die Chrysler Group ihre Marktposition in einem sehr wettbewerbsintensiven Umfeld ausbauen und die Ertragskraft in den kommenden Jahren deutlich steigern.

Effizienzsteigerung und Nutzung von Skaleneffekten im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge

Aufgrund der Programme zur Ergebnisverbesserung, die in nahezu allen Bereichen des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge durchgeführt werden, erwarten wir für die kommenden Jahre trotz anhaltend schwacher Märkte kontinuierliche Ergebnisverbesserungen. Dazu beitragen werden auch die weitere Vernetzung unserer weltweiten Aktivitäten, die damit verbundenen Möglichkeiten zur Kostensenkung sowie die intensive Zusammenarbeit mit unseren asiatischen Partnern. Mit verschiedenen neuen Fahrzeugen wird das Geschäftsfeld seine Produktoffensive im Jahr 2003 fortsetzen. So wird der Nachfolger des Mercedes-Benz-Transporters Vito vorgestellt, und in Lateinamerika wird der leichte Lkw Accelo eingeführt. Zusätzliche Chancen sehen wir im Transportersegment; nach dem Sprinter beabsichtigen wir, auch den Vito-Nachfolger in Nordamerika einzuführen. Gemeinsam mit unseren Partnern werden wir am Wachstum der asiatischen Märkte teilhaben.

Ausbau automobilbezogener Dienstleistungen

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen wird seine Aktivitäten bei den automobilen Finanzdienstleistungen gezielt ausbauen. Insbesondere auf der Grundlage des mit den Fahrzeugmarken des Konzerns geschlossenen »Global Partnership Agreements« werden in den wichtigsten Märkten Maßnahmen zur weiteren Kostensenkung und Prozessoptimierung umgesetzt. Unter anderem sollen die Vermarktung von gebrauchten Leasingfahrzeugen weiter optimiert und gemeinsam neue Dienstleistungsangebote entwickelt werden. Die DaimlerChrysler Bank wird neue Anlageprodukte einführen und das Bonusprogramm »RoadMiles«, mit dem Kunden Bonuspunkte sammeln und gegen Sachprämien eintauschen können, ausweiten. Beim Ausbau der Mobility Management Services stehen das Angebot von Telematikdiensten und die Beteiligung an Mauterhebungssystemen außerhalb Deutschlands im Vordergrund.

Mitsubishi Motors: Nachhaltiges Wachstum mit neuen Produkten

Mitsubishi Motors wird die bisher schon erfolgreiche Restrukturierung konsequent weiterverfolgen. Gleichzeitig sollen neue, innovative Produkte Profitabilität und Wachstum langfristig sicherstellen. Über ein neues eigenständiges Design soll die Marke Mitsubishi weltweit neu positioniert werden. Dabei werden die Möglichkeiten verstärkt genutzt, die sich aus der intensiven Zusammenarbeit mit DaimlerChrysler in Entwicklung, Einkauf und Vertrieb ergeben. So entwickelt Mitsubishi Motors mit der Chrysler Group gemeinsame Plattformen für Mittelklassefahrzeuge. Der neue Viersitzer der Marke smart wird ab 2004 auf einer gemeinsam mit Mitsubishi Motors entwickelten Plattform gebaut werden. Auch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) wird verstärkt mit dem Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge von DaimlerChrysler zusammenarbeiten. An diesem Unternehmen, das Anfang 2003 von der Mitsubishi Motors Corporation ausgegründet wurde, will sich DaimlerChrysler im März 2003 für rund € 760 Mio. mit 43 % beteiligen.

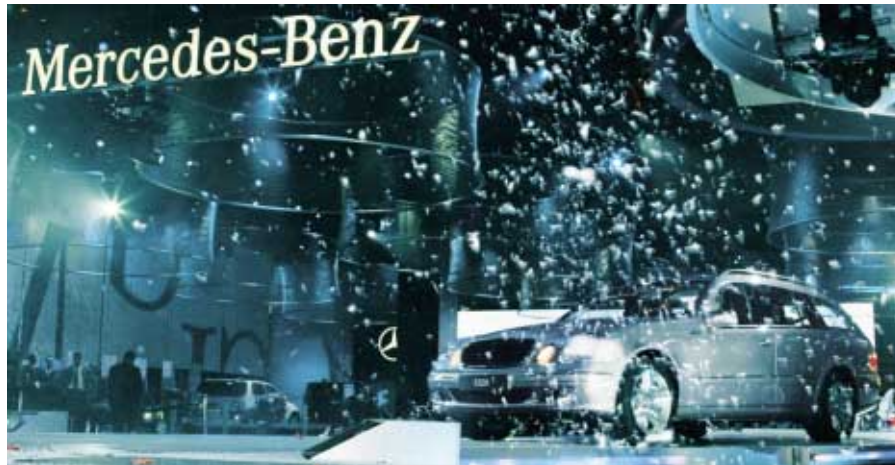
Begrenzte Wachstumsperspektiven in der Luftfahrt

In der Luft- und Raumfahrtbranche werden die Wachstumsperspektiven von der schwächeren Nachfrage in der zivilen Luftfahrt nach den Terroranschlägen des 11. September 2001 und der anhaltenden Budgetknappheit der öffentlichen Haushalte beeinträchtigt. Aufgrund des hohen Auftragsbestands, einer Strukturverschiebung zu größeren Flugzeugen bei den Airbus-Auslieferungen und der guten Wettbewerbsposition im zivilen und militärischen Geschäft erwartet die EADS für die kommenden Jahre aber dennoch steigende Umsätze. Die laufenden Kostensenkungsprogramme und ein hoch flexibles Produktionssystem sollten das Unternehmen in die Lage versetzen, auch bei weiterhin schwierigen Marktbedingungen deutlich positive Ergebnisse zu erwirtschaften.

Die MTU Aero Engines erwartet für die Jahre 2003 und 2004 eine weitere Abschwächung im zivilen Triebwerkgeschäft, die aber durch Zuwächse bei der Instandhaltung und bei militärischen Triebwerken voraussichtlich mehr als ausgeglichen wird. Die eingeleiteten Kostensenkungsprogramme dürften in den kommenden Jahren ein weiterhin hohes Ertragsniveau sicherstellen.

€ 42 Mrd. für Zukunftssicherung

Im Planungszeitraum 2003 bis 2005 wird DaimlerChrysler rund € 42 Mrd. für Sachinvestitionen sowie für Forschung und Entwicklung aufwenden. Durch die geschäftsfeldübergreifende Zusammenarbeit innerhalb des Konzerns und mit unseren asiatischen Partnern im Rahmen verschiedener Projekte werden wir die Effizienz im Einsatz dieser Mittel steigern. Der Schwerpunkt der Aufwendungen liegt in der Entwicklung und Produktionsvorbereitung für neue Fahrzeuge und Komponenten. Umfangreiche Mittel sind darüber hinaus für die Modernisierung der Produktionskapazitäten im Fahrzeuggeschäft sowie für die Erforschung und Entwicklung neuer Technologien zur Steigerung der Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs eingeplant.



Auf der North American International Auto Show 2003 in Detroit stellte DaimlerChrysler mit einer ganzen Reihe von Highlights seine Technologie- und Innovationsführerschaft sowie die einzigartige Faszination seiner Marken erneut eindrucksvoll unter Beweis.

Bild oben: Dodge Avenger Concept, Dodge Kahuna Concept und Dodge Tomahawk Concept

Bild unten: Das neue Mercedes-Benz E-Klasse T-Modell

DaimlerChrysler weltweit

104 Produktionsstätten weltweit | Über 13.000 Vertriebsstützpunkte in mehr als 200 Ländern | Umsatzschwerpunkte in den Regionen NAFTA und Europa | Stärkung der Marktposition in schnell wachsenden Märkten Asiens durch Zusammenarbeit mit Mitsubishi Motors und Hyundai Motor



Europa				
	Produktionsstandorte	Vertriebsstandorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	8	–	31.604	94.521
Chrysler Group	–	–	3.614	275
Nutzfahrzeuge	19	–	14.776	60.790
Vertrieb Fahrzeuge	–	5.294	–	38.502
Dienstleistungen	–	95	5.157	4.026
Übrige Aktivitäten	2	3	1.101	18.186

NAFTA				
	Produktionsstandorte	Vertriebsstandorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	1	–	12.173	1.906
Chrysler Group	38	–	55.304	94.903
Nutzfahrzeuge	17	–	9.970	19.611
Vertrieb Fahrzeuge	–	5.369	–	2.386
Dienstleistungen	–	48	9.994	5.426
Übrige Aktivitäten	2	1	1.453	2.832

Erläuterung:
Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfeldes (Segmentumsätze)



Lateinamerika (ohne Mexiko)

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	1	–	254	1.125
Chrysler Group	2	–	449	649
Nutzfahrzeuge	3	–	1.088	10.706
Vertrieb Fahrzeuge	–	714	–	–
Dienstleistungen	–	9	149	296
Übrige Aktivitäten	–	1	9	–

Afrika

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	1	–	790	3.881
Chrysler Group	1	–	236	–
Nutzfahrzeuge	2	–	735	948
Vertrieb Fahrzeuge	–	296	–	–
Dienstleistungen	–	2	155	459
Übrige Aktivitäten	–	–	6	–

Asien

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	3	–	4.694	345
Chrysler Group	2	–	396	8
Nutzfahrzeuge	2	–	1.231	1.519
Vertrieb Fahrzeuge	–	1.125	–	490
Dienstleistungen	–	3	140	137
Übrige Aktivitäten	–	2	152	166

Australien / Ozeanien

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes Car Group	–	–	634	–
Chrysler Group	–	–	182	–
Nutzfahrzeuge	–	–	511	537
Vertrieb Fahrzeuge	–	359	–	764
Dienstleistungen	–	3	104	177
Übrige Aktivitäten	–	–	2	–

Mercedes Car Group

Operating Profit und Absatz leicht über hohem Vorjahresniveau | Umsatz deutlich gesteigert | Neue E-Klasse-Limousine und neues CLK-Coupé erfolgreich eingeführt | Marke Maybach belegt erneut High-end-Luxussegment | smart weiter auf Wachstumskurs

Hohes Niveau bei Operating Profit und Absatz behauptet

Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group, das bis zum 31. 12. 2002 unter der Bezeichnung Mercedes-Benz Personenwagen & smart geführt wurde und die Marken Mercedes-Benz, Maybach, smart sowie Mercedes-Benz AMG und Mercedes-Benz McLaren umfasst, hat trotz des weltweit schwierigen Marktumfelds bei Operating Profit, Absatz und Umsatz die hohen Vorjahreswerte übertroffen.

Werte in Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Operating Profit	3.166	3.020	2.951
Operating Profit bereinigt ¹	3.166	3.020	2.961
Umsatz	52.603	50.170	47.705
Sachinvestitionen	2.616	2.495	2.061
FuE-Aufwand	2.930	2.794	2.402
Produktion		1.238.927	1.249.951
Absatz		1.232.334	1.229.688
Beschäftigte (31.12.)		101.778	102.223

¹ um Einmaleffekte.

Mit weltweit 1.232.300 (i. V. 1.229.700) abgesetzten Pkw konnte sich das Geschäftsfeld der insgesamt rückläufigen Marktentwicklung weitgehend entziehen und seine Position in nahezu allen wichtigen Märkten stärken. Der Umsatz stieg um 5% auf €50,2 (i. V. €47,7) Mrd. Der Operating Profit lag mit €3.020 (i. V. €2.961) Mio. leicht über dem um Einmaleffekte bereinigten hohen Vorjahresniveau, obwohl durch die Modellwechsel bei der E-Klasse und beim CLK-Coupé sowie die Einführung der modellgepflegten S-Klasse und den Anlauf der Maybach-Produktion umfangreiche Aufwendungen angefallen sind. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr erhebliche Mittel für die anstehende Erweiterung der smart-Familie, die Nachfolgemodelle der A- und M-Klasse sowie für die Erweiterung unseres Produktangebots durch den Grand Sport Tourer eingesetzt. (Vgl. S. 20)

Mercedes-Benz gewinnt Marktanteile

Mit 1.110.000 Personenwagen erreichte der Absatz der Marke Mercedes-Benz das Rekordniveau des Vorjahres. Während Mercedes-Benz in Westeuropa (ohne Deutschland) um 3% zulegen konnte, ging der Fahrzeugabsatz in Deutschland um 4% zurück. Die Verkäufe in den USA stiegen um 3%; in Japan verringerten sich die Verkäufe von Mercedes-Benz um 6%. Dank einer starken und jungen Produktpalette konnte die Marke Mercedes-Benz in einem teilweise sehr schwierigen Umfeld in wichtigen Absatzregionen Marktanteile hinzugewinnen und ihre Wettbewerbsposition ausbauen.





Mercedes-Benz

Die kleine Mercedes fährt am liebsten nur Mercedes. Für Mercedes, Nora und Jonas ist »Mamas Auto« einfach das Beste. Deshalb ist bei der fünfköpfigen Familie das Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell im täglichen Dauereinsatz. Und der Urlaub in Südfrankreich beginnt schon auf der Fahrt. Wenn nur alle schönen Dinge so praktisch wären, meint Mama. Nach dem Surfen muss Papas Neopren allerdings in die Dachbox. Zu sandig - meint Mercedes.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis





Bild oben: Zukunftsweisende Technik, faszinierendes Design und hochwertige Ausstattung: Bereits sechs Monate nach dem Produktionsbeginn wurde die 100.000ste E-Klasse-Limousine in Kundenhand übergeben – damit wurde der erfolgreichste Serienanlauf in der Geschichte von Mercedes-Benz realisiert.

Bild unten: Lebensfreude, Funktionalität und Innovation kennzeichnen den neuen smart roadster, für den die Designer eine unverwechselbare, dynamische und originelle Form geschaffen haben.

Neue E-Klasse und neues CLK-Coupé besonders erfolgreich

Besonders erfolgreich war die neue E-Klasse-Limousine, von der seit der Markteinführung im März 2002 bis zum Jahresende 179.200 Einheiten ausgeliefert wurden. Möglich war dies, weil die Produktion innerhalb von nur dreieinhalb Monaten auf die volle Kapazität hochgefahren wurde, während beim Vorgängermodell hierfür noch zwölf Monate erforderlich waren. Mit der neuen E-Klasse hat die Marke Mercedes-Benz ihre führende Position im Oberklasse-Segment mit einem weltweiten Marktanteil von mehr als 25% weiter ausgebaut. Für das erste volle Produktionsjahr 2003 erwarten wir einen Absatz von rund 250.000 E-Klasse-Limousinen. Neben der neuen E-Klasse wurde auch das neue CLK-Coupé vom Markt hervorragend aufgenommen. Seit der Markteinführung (in Europa und Japan im Mai, in den USA im September) konnten bis zum Jahresende bereits 33.300 Fahrzeuge ausgeliefert werden. Für das Jahr 2003 planen wir einen Absatz von mehr als 50.000 Einheiten. Von der C-Klasse-Familie haben wir im Berichtsjahr 478.300 Fahrzeuge abgesetzt. Insbesondere das T-Modell (73.500 Einheiten, + 27%) und das Sportcoupé (74.300 Einheiten, + 25%) waren sehr gefragt.

In einem wettbewerbsintensiven Marktsegment ging der Absatz der A-Klasse lebenszyklusbedingt um 10% auf 171.500 Einheiten zurück. Deutlich gestiegen ist dabei der Anteil der Variante mit dem verlängerten Radstand, der um 57% auf 69.100 Fahrzeuge zulegte. Insgesamt wurden seit der Markteinführung im Oktober 1997 mehr als 910.000 A-Klassen verkauft. Damit hat sich die Marke Mercedes-Benz mit einem Premiumfahrzeug erfolgreich im Segment der Kompaktwagen etabliert.

Die Limousinen und Coupés der S-Klasse, die im September durch eine sehr positiv aufgenommene Modellpflege aufgewertet wurden, haben sich weiterhin gut im Markt behauptet. Außerordentlich begehrt war der im Herbst 2001 eingeführte SL-Roadster, von dem im Berichtsjahr mehr als 31.600 Fahrzeuge abgesetzt wurden. Von der M-Klasse konnten wir nach der umfassenden Modellpflege im Jahr 2001 wieder mehr als 100.000 Fahrzeuge verkaufen. Aufgrund der anhaltend hohen Nachfrage waren die Produktionskapazitäten im Werk Tuscaloosa, Alabama, erneut voll ausgelastet.

35 Jahre AMG

Mit neuen Hochleistungsfahrzeugen und der Erweiterung des Standortes Affalterbach ging die Mercedes-AMG GmbH, an der DaimlerChrysler mit 51% beteiligt ist, in das 35. Jahr ihres Bestehens. Neu im Produktportfolio sind der E 55 AMG und der C 30 CDI AMG sowie die AMG-Versionen der modellgepflegten S- und CL-Klasse. Der E 55 AMG ist mit 476 PS Leistung die stärkste Mercedes-Benz-E-Klasse, die jemals angeboten wurde, und der C 30 CDI AMG entwickelt als erster Sportwagen mit einem Hochleistungsdiesel eine Motorleistung von 231 PS.

Rund €20 Mio. investierte Mercedes-AMG in neue Fertigungsanlagen. Kernstück der Werkserweiterung ist die Motorenmanufaktur, in der nach der AMG-Produktions-Philosophie jeweils ein Techniker das Triebwerk von der ersten bis zur letzten Schraube montiert und dies mit seiner persönlichen Unterschrift auf der Motorenplakette dokumentiert.

Richtungweisende Innovationen erhöhen Sicherheit

Die Marke Mercedes-Benz steht traditionell für ein Höchstmaß an Sicherheit im Automobilbau. Unsere Forscher und Entwickler arbeiten kontinuierlich daran, die Vorreiterrolle der Marke auf diesem Gebiet immer wieder aufs Neue durch richtungweisende Technologien zu untermauern. Beispielhaft hierfür ist das vorbeugende Insassenschutzsystem Pre-Safe, das seit der Modellpflege im September 2002 zur Serienausstattung der S-Klasse zählt. Damit startet Mercedes-Benz in eine neue Ära der Automobilsicherheit, die erstmals die aktive und passive Sicherheit kombiniert. Pre-Safe kann kritische Situationen früh erkennen und vorausschauend die Sicherheitseinstellungen aktivieren. So schließt sich zum Beispiel bei den ersten Anzeichen von Schleudergefahr das Schiebedach, die Gurte werden gestrafft, und der Beifahrersitz stellt sich in die optimale Position.



Mit dem Maybach 62 wurde eine High-end-Luxusmarke wiederbelebt, die hinsichtlich Exklusivität und Individualisierung neue Standards an der obersten Spitze des Pkw-Markts setzt, aber zugleich die Tradition der legendären Maybach-Automobile fortführt.

Pkw-Absatz 2002 ¹

	1.000 Pkw	02/01 in %
Mercedes-Benz	1.110	- 0
davon: S-Klasse/SL	107	+ 1
E-Klasse	242	+ 20
C-Klasse	478	- 6
davon: CLK	60	- 7
SLK	30	- 28
Sportcoupé	74	+ 25
A-Klasse	171	- 10
M-Klasse	102	- 0
G-Klasse	9	+ 46
smart	122	+ 5
Mercedes Car Group	1.232	+ 0
davon: Deutschland	417	- 4
Westeuropa (ohne Deutschland)	419	+ 4
NAFTA	232	+ 1
USA (retail sales)	213	+ 3
Lateinamerika (ohne Mexiko)	13	- 16
Asien/Australien (ohne Japan)	61	+ 5
Japan	47	- 2

¹ Konzernabsatz, soweit nicht anders vermerkt (einschließlich verleaste Fahrzeuge)

Eine weitere Neuerung zur Erhöhung der Sicherheit wird im Frühjahr 2003 in Serie gehen: Künftig können Scheinwerfer von Mercedes-Benz-Fahrzeugen in die Kurve hinein leuchten. Steuert der Fahrer eine Kurve an, schwenken die Frontlichter zur Seite und beleuchten um 90% mehr Fahrbahnfläche als herkömmliche Scheinwerfer.

smart erfolgreich in neuen Märkten

Der Absatz der Marke smart stieg im Berichtsjahr um 5% auf 122.300 City-Coupés und Cabrios. Dies ist nicht zuletzt auf den Erfolg der Modellpflege im März 2002 zurückzuführen.

Wichtige Märkte waren weiterhin Deutschland mit 43.600 Fahrzeugen, Italien (32.000 Fahrzeuge) und Frankreich (8.600 Fahrzeuge). Auch in den Rechtslenkermärkten Großbritannien (9.600 Fahrzeuge) und Japan (6.100 Fahrzeuge) findet das innovative Fahrzeugkonzept der Marke smart immer mehr Anhänger. Im Berichtsjahr wurde der smart in zusätzliche Märkte eingeführt. Neu hinzugekommen sind beispielsweise Kroatien, Südafrika, Hongkong und Taiwan. Mittlerweile sind smart-Modelle in 24 Ländern offiziell erhältlich. Angesichts des regen Interesses weltweit werden weitere Märkte folgen.

Die hohe Attraktivität der smart-Produkte drückt sich auch in einem weiter gestiegenen Wiederverkaufswert beim smart City-Coupé aus: Nach EurotaxSchwacke, dem führenden Bewerter von gebrauchten Automobilen in Deutschland, ist der smart im Segment der Mini-Klasse das Fahrzeug mit dem höchsten Wiederverkaufswert und erreicht nach zwei Jahren noch rund 77% seines Neupreises.

Eine Sonderversion des smart, der offene Zweisitzer smart crossblade, wurde im März 2002 in Genf präsentiert. Das Fahrzeug ist auf 2.000 Einheiten mit fortlaufender Nummerierung limitiert.

Mit der Brabus GmbH hat die smart GmbH im März 2002 die Gründung eines 50/50-Joint-Venture, die smart-Brabus GmbH, vereinbart. Das Unternehmen soll die Ausstattungsvarianten der derzeitigen und künftigen smart-Baureihen nach oben abrunden. Damit entsprechen wir dem Wunsch zahlreicher smart-Fahrer, ihr Fahrzeug weiter zu individualisieren und aufzuwerten.

Erstes Beispiel für die Flexibilität und Innovationskraft dieser Kooperation ist die »smart-Brabus 1st edition«, die als exklusives Sondermodell für das City-Coupé und das Cabrio seit Juni 2002 ebenfalls in limitierter Stückzahl angeboten wird.

smart roadster und roadster-coupé vorgestellt

Im September 2002 wurden in Berlin der smart roadster und das smart roadster-coupé vorgestellt. Die neuen Fahrzeuge der smart-Familie hat die Fachpresse begeistert aufgenommen. Mit der Markteinführung im April 2003 wird das Segment der kompakten, puristischen Roadster wiederbelebt. Produziert werden der smart roadster und das roadster-coupé im Werk smartville in Hambach. In die Fertigungsstraße für die beiden neuen Fahrzeuge haben wir € 100 Mio. investiert. Mit dem smart roadster und dem roadster-coupé, dem Viersitzer smart forfour, der im Jahr 2004 eingeführt wird, und weiteren geplanten Modellneuheiten wird smart von einer Einprodukt- zu einer Mehrproduktmarke erweitert. Ein neues Firmenlogo als Wort-Bild-Marke und der neue Markenslogan »open your mind« verdeutlichen diese Entwicklung. Mit der Erweiterung der Produktfamilie wird auch das smart-Vertriebs- und -Servicenetzen an die neuen Herausforderungen angepasst.





 smart

Open your mind - Mit einem smart hat Rom keine Grenzen. Enge Gassen und schicke Boutiquen laden zum Flanieren und Verweilen ein. Schnell ist mit dem smart ein Platz zum Parken gefunden, wenn der Sinn nach Shopping oder Café steht. Mirella und Bella haben endlich die richtigen Stiefel gefunden, Angelo und Maria planen ihr erstes Date, die Details erfährt Donatella beim Cappuccino. Ciao Roma!

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



Maybach erschließt neues Marktsegment

Eine legendäre Automobilmарke feierte nach mehr als 60 Jahren ihr Comeback: Anfang Juli haben wir in New York den neuen Maybach 62 und Ende September in Paris den Maybach 57 der Öffentlichkeit vorgestellt. Wichtiger noch als die überwältigende Resonanz in den Medien auf diese Fahrzeuge im High-end-Luxussegment war das große Interesse der Kunden. Mit der Auslieferung wurde Ende 2002 begonnen. Die mögliche Jahresproduktion von rund 1.000 Fahrzeugen ist für das Jahr 2003 bereits vollständig mit Aufträgen belegt.

Gefertigt wird der Maybach in der Maybach-Manufaktur im Werk Sindelfingen. Dort sorgen mehr als 300 hoch qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür, dass die Maybach-Limousinen in jeder Hinsicht höchste Perfektion erlangen und selbst anspruchsvollste Kundenwünsche realisiert werden können. Hightech und Handarbeit prägen die Herstellung des Luxuswagens. Er steht damit in der Tradition der Maybach-Fahrzeuge aus den Zwanziger- und Dreißigerjahren, deren Karosserien in sorgfältiger handwerklicher Fertigung entstanden sind.

Kapitalmehrheit an Formel-1-Motorenbauer Ilmor übernommen

Im Dezember 2002 hat DaimlerChrysler seinen Anteil an der Ilmor Engineering Ltd. um 30% auf nunmehr 55% aufgestockt. Darüber hinaus wurde eine stufenweise Übernahme der restlichen Anteile bis zum Jahr 2005 vereinbart. Die Ilmor Engineering Ltd., die seit 1993 in Abstimmung mit DaimlerChrysler für die Entwicklung, Konstruktion und den Bau der Mercedes-Benz-Formel-1-Motoren zuständig ist, firmiert nun als Mercedes-Ilmor. Die Fähigkeiten von Ilmor werden in diesem neuen Unternehmen noch enger mit den Ressourcen von DaimlerChrysler verknüpft. Damit stärken wir die Basis für ein leistungsstarkes, kosteneffizientes und reaktions-schnelles Formel-1-Motorensystem und schaffen die Voraussetzungen dafür, Hochleistungsmotoren für unterschiedliche Einsätze zu entwickeln.





MAYBACH



Die Ankunft des neuen Maybach in New York war für mich und meine Familie von ganz besonderer Bedeutung, sagt Irmgard Schmid-Maybach. Denn die Vision ihres Großvaters wurde endlich wahr. Das beste Automobil der Welt ist zurück im Markt und nicht nur auf amerikanischen oder deutschen Straßen ein Highlight: Der Mythos lebt.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



Chrysler Group

Operating Profit ohne Einmaleffekte € 1,3 Mrd. (i. V. Verlust von € 2,2 Mrd.) | Deutlich besseres Ergebnis als ursprünglich erwartet durch niedrigere Kosten, gesteigerte Effizienz und höheren Absatz | Neue Produkte Dodge Ram und Viper erfolgreich eingeführt | Produktqualität signifikant gesteigert

Ertragsziel deutlich übertroffen

Trotz des extrem harten Wettbewerbs im nordamerikanischen Markt, der durch weiter steigende Kaufanreize geprägt war, erreichte die Chrysler Group einen Operating Profit ohne Einmaleffekte von € 1,3 Mrd. (2001: Operativer Verlust von € 2,2 Mrd.). Das mit dem Turnaround-Plan im Februar 2001 anvisierte Ziel, im Berichtsjahr ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen, wurde damit deutlich übertroffen. Auch einschließlich der Einmaleffekte, die vor allem aus den bereits im Jahr 2001 für die Restrukturierung geplanten Aufwendungen resultierten, war der Operating Profit mit € 0,6 Mrd. deutlich positiv. Ausschlaggebend dafür war insbesondere, dass durch die Restrukturierungsmaßnahmen höhere Kosteneinsparungen und Effizienzsteigerungen erzielt wurden als ursprünglich geplant. Auch der gestiegene Absatz hat dazu beigetragen (vgl. S. 69).

Weltweit hat die Chrysler Group im Berichtsjahr 2,82 (i. V. 2,76) Mio. Personenwagen, Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge abgesetzt. In den USA hat die Chrysler Group insgesamt 2.277.100 Fahrzeuge

abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 4% übertroffen. Besonders erfolgreich waren der Dodge Ram Pickup (+15%), der Jeep® Liberty (+93%) und der Kompaktwagen Neon (18%). Die Verkäufe an Endkunden gingen in den USA um 3% auf 2.205.500 Fahrzeuge zurück; der Marktanteil erreichte 12,9 (i. V. 13,0)%.

Der Umsatz des Geschäftsfelds lag mit € 60,2 (i. V. € 63,5) Mrd. wechsellkursbedingt um 5% unter dem Vorjahresniveau. In US-Dollar gerechnet lag der Umsatz in der Höhe des Vorjahres.

Qualität deutlich verbessert

Im Jahr 2002 hat sich die Qualität der Chrysler-, Jeep®- und Dodge-Fahrzeuge weiter verbessert. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass die Garantiekosten pro Fahrzeug in den zurückliegenden Jahren deutlich verringert werden konnten. In der J.D.-Power-Qualitätsstudie »Initial Quality Survey 2002« (IQS) verbesserte sich die Chrysler Group gegenüber dem Vorjahr um 10% und seit 1998 um insgesamt 26%. Im Total Quality Index (TQI) von Strategic Vision erhielten sowohl der PT Cruiser als auch der Dodge Dakota Bestnoten. Ferner hat das Verbrauchermagazin Consumer Reports festgestellt, dass es bei Fahrzeugen der Chrysler Group nach dreijähriger Nutzung unter den US-Fabrikaten die wenigsten Beanstandungen gibt.

Werte in Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Operating Profit (Loss)	639	609	(5.281)
Operating Profit (Loss) bereinigt ¹	1.381	1.317	(2.183)
Umsatz	63.100	60.181	63.483
Sachinvestitionen	3.308	3.155	5.083
FuE-Aufwand	2.162	2.062	2.201
Produktion		2.749.903	2.679.411
Absatz		2.822.659	2.755.919
Beschäftigte (31.12.)		95.835	104.057

¹ um Einmaleffekte





CHRYSLER



Drive is love - das spürt man ganz deutlich beim Jahresabschlusstreffen des offiziellen PT Cruiser Owner Clubs in Myrtle Beach, South Carolina. Stolz präsentieren Jim und PT-Ken, Martha, PT-Brian und Ronald ihren PT. Alle sind special, wie ihre Cruisers, diskutieren am Strand, an der Hotelbar und sind beim nächsten Treffen sicher wieder dabei - Life ist PT.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



Erweiterte Garantien auf Motoren und Getriebe

Seit Juli 2002 gibt die Chrysler Group ihren Kunden für Fahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge eine in der Automobilbranche einzigartige Garantie von sieben Jahren/70.000 Meilen (7/70) auf den Antriebsstrang (Motor, Getriebe, einschließlich Verteilergeläufen, Differenzialen und Achsen). Die auch auf den Folgebesitzer übertragbare Garantie gilt für alle neu gekauften oder geleasten Fahrzeuge der Chrysler Group.

Nachhaltige Verbesserung der Wettbewerbsposition

Nachdem die Chrysler Group mit dem Turnaround-Plan gut vorangekommen ist, wird sie sich nun verstärkt darauf konzentrieren, ihre langfristige Zukunftsstrategie umzusetzen. Ziel dieser Strategie ist es, die Chrysler Group neu auszurichten und positiv vom Wettbewerb abzugrenzen. Dabei soll die legendäre Kreativität der Chrysler Group mit neuen Prozessen und Kosten-



Der Jeep® Cherokee vereint hervorragende Offroad-Qualitäten mit besonders überzeugenden Onroad-Qualitäten.

Absatz 2002 ¹

	1.000 Einheiten	02/01 in %
Weltweit	2.823	+ 2
davon: Pkw	684	- 2
Leichte Nfz	672	+ 13
Minivans	559	- 6
Geländewagen ²	908	+ 4
USA	2.277	+ 4
Kanada	254	+ 5
Mexiko	120	- 10
Übrige Märkte	172	- 8

¹ Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge)

² Einschließlich PT Cruiser

strukturen sowie einem höheren Qualitätsimage verbunden werden, um eine nachhaltige Verbesserung der Wettbewerbsposition zu erreichen.

Die Chrysler Group wird ihr bekanntes Know-how für außergewöhnliches Design sowie die Fähigkeit nutzen, mit innovativen Produkten neue Marktsegmente zu definieren und zu besetzen. Darüber hinaus werden es die im DaimlerChrysler-Konzern verfügbaren Ressourcen und die Zusammenarbeit mit den Allianzpartnern Mitsubishi Motors Corporation und Hyundai Motor Company der Chrysler Group ermöglichen, die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Produkte zu steigern. Zwei wesentliche Elemente sind in diesem Zusammenhang die gemeinsame Nutzung von Technologien und die Bündelung der Einkaufsaktivitäten. Mit dieser strategischen Neuausrichtung plant die Chrysler Group in einem anhaltend wettbewerbsintensiven Umfeld, den Absatz innerhalb der kommenden zehn Jahre um eine Million Einheiten zu steigern und gleichzeitig die Ertragskraft nachhaltig zu stärken.

Chrysler startet mit neuen Modellen

Mit dem Chrysler Crossfire und dem Chrysler Pacifica präsentiert die Marke Chrysler im Frühjahr 2003 zwei völlig neue, für die gesamte Chrysler Group richtungweisende Modelle.

Der Pacifica verbindet die Geräumigkeit eines Minivans mit der Vielseitigkeit eines Geländewagens sowie dem Komfort einer Limousine und definiert damit ein neues Marktsegment.

Die Produktion des auf einer neuen Plattform gebauten Chrysler Pacifica wurde Anfang 2003 im kanadischen Montagewerk Windsor aufgenommen. Zahlreiche Komponenten sind aus anderen Fahrzeugen bekannt, wie der bewährte 3,5-Liter-V-6-Motor des Chrysler 300M. Ab Frühjahr 2003 wird der Pacifica an die Kunden ausgeliefert.

Der neue Chrysler Crossfire steht für die Geschwindigkeit und Flexibilität, mit denen die Chrysler Group Entscheidungen trifft und umsetzt. Nur 18 Monate nach der Produktionsentscheidung wird dieses neue Sportcoupé, das amerikanisches Design und deutsche Technik in sich vereint, ab Frühjahr 2003 verfügbar sein.

Anfang 2004 werden wir mit der Cabrio-Version des PT Cruiser eine weitere innovative Variante unseres Erfolgsmodells auf den Markt bringen. Kennzeichnend für dieses Fahrzeug wird nicht nur das herausragende Design, sondern auch seine Funktionalität sein: Mit nur wenigen Handgriffen lässt sich der Viersitzer in ein viersitziges Cabriolet umbauen. Weitere Varianten des PT Cruiser für den nordamerikanischen Markt sind die Fahrzeuge der Flame-Reihe, die in den USA beliebten Woodies (mit speziellem Holzdekor an der Karosserie) und die limitierte Edition der Dream-Cruiser (Street-Cruiser)-Serie. Für den europäischen Markt sind neue, attraktive Motorvarianten im Angebot.

Der Absatz der Marke Chrysler lag im Berichtsjahr bei insgesamt 665.300 (i. V. 775.500) Fahrzeugen.



Bild oben: Das völlig neu konstruierte Sportcoupé Chrysler Crossfire verbindet klassische Proportionen und Technik aus Europa mit der Kraft und der Persönlichkeit amerikanischer Hochleistungsfahrzeuge.
Bild unten: Leistungsstarkes Kraftpaket: Der neue Dodge Ram Heavy Duty 3500 bietet neben einer stärkeren Motorisierung erstmalig einen Einzelrad-Heckantrieb und steigert damit erheblich seine Leistungsfähigkeit.

Only in a Jeep®: Spaß, Freiheit und legendäre Geländetauglichkeit

Die erfolgreiche Marke Jeep® bleibt mit ihren Modellen Jeep® Grand Cherokee, Jeep® Liberty (Cherokee außerhalb der Vereinigten Staaten) und Jeep® Wrangler weiterhin der Maßstab für exzellente Fahreigenschaften im Gelände.

Das Angebot der Marke wurde im Jahr 2002 durch weitere attraktive Modellvarianten ergänzt. Auf dem erfolgreichen Jeep® Liberty basierend hat der Renegade, der besonders Offroad-begeisterte Kunden anspricht, sein Comeback bei Jeep® gefeiert. Der Jeep® Wrangler Rubicon, benannt nach einer der schwierigsten Geländestrecken Nordamerikas, bietet dem Offroad-Fan als ultimatives Geländefahrzeug außergewöhnliche Möglichkeiten.

Das neue Jeep®-Logo und das traditionsreiche »Only in a Jeep®«-Motto vermitteln die Kernwerte der Marke für den Kunden: Spaß, Freiheit und legendäre Geländetauglichkeit. Das bereits in den Achtzigerjahren sehr erfolgreiche Motto bringt die vielseitigen Möglichkeiten der Jeep®-Fahrzeuge auf den Punkt. Das neue Logo ist eine grafische Darstellung des Kühlergrills und der Windschutzscheibe des Wrangler – jenes Modells, das die Marke am stärksten geprägt hat. Vor allem aufgrund deutlicher Zuwächse beim Liberty stieg der Absatz der Marke Jeep® auf 595.600 (i. V. 523.100) Fahrzeuge.

Anhaltender Erfolg des Dodge Ram: Truck of the Year des Magazins Motor Trend

Im Jahr 2002 hat die Chrysler Group insgesamt 396.900 Dodge Ram Pickup Trucks abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 15% übertroffen. Dazu hat der Markterfolg der beiden neuen schweren Modelle Dodge Ram 2500 und 3500, die im Berichtsjahr eingeführt wurden, entscheidend beigetragen. Im mexikanischen Saltillo nahm das Motorenwerk die Produktion des neuen, leistungsstarken 5,7-Liter-HEMI-Motors auf, der zunächst in den Ram-Pickups eingesetzt wird. Der HEMI ist der stärkste Motor, der für einen in Serie produzierten Pickup Truck erhältlich ist. Der Dodge Ram wurde von der Zeitschrift Motor Trend mit dem Titel »Truck of the Year« ausgezeichnet.

Aufgrund der großen Nachfrage nach Pickup Trucks der Marke Dodge hat die Chrysler Group im Montagewerk Warren, Michigan, eine dritte Schicht eingeführt. Dadurch wurden 1.000 neue Arbeitsplätze im Werk geschaffen. Die Kapazität dieser Produktionsstätte erhöhte sich um 21% auf jährlich 338.000 Einheiten. Das Werk fertigt die Quad-Cab-Modelle der Serie Dodge Ram 1500, den Dodge Dakota Regular sowie die Club Cab und Quad Cab Pickup Trucks.

Vor allem bei der Marke Dodge konnte das Qualitätsniveau deutlich erhöht werden. So belegte der Dodge Ram 1500 Quad Cab des Modelljahres 2002 in der diesjährigen Kundenzufriedenheitsstudie VSS (Vehicle Satisfaction Score) von AutoPacific Inc. den ersten Platz in der Kategorie viertürige Pickup Trucks.

Zu den Produktneuheiten der Marke Dodge zählte im Jahr 2002 auch der neue Super-Sportwagen Viper SRT-10, der das unverwechselbare Image der Marke für leistungsstarke und sportliche Automobile unterstreicht.





»Only in a Jeep« schafft man den Weg von der kleinen Silberstadt Taxco in Mexico in Richtung Acapulco. Zwei-einhalb Tage Fun und Energie am Limit für Mensch und Maschine. Urwaldähnliche Gegenden wechseln sich ab mit Wüstenzonen und reißenden Flüssen. Gemeinsam wird jedes Hindernis bewältigt, abends gibt es für alle Bohnen und Enchilladas vor dem Zelt. Und Gespräche, die nur unter mexikanischem Nachthimmel stattfinden können.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



Mit 8,3 Liter Hubraum und mehr als 500 PS knüpft die mit einem Zehn-Zylinder-Motor angetriebene Viper an die Tradition ultimativer amerikanischer Sportwagen an und setzt neue Maßstäbe in Leistung und Design.

Insgesamt stieg der Absatz der Marke Dodge um 7% auf 1.561.800 (i. V. 1.457.300) Fahrzeuge.

Mopar als vierte Marke der Chrysler Group

Auf der Zubehörmesse der SEMA (Specialty Equipment Market Association) gab die Chrysler Group im November 2002 bekannt, dass die Marke Mopar mit ihren Ersatz- und Zubehörteilen künftig noch wirksamer als Marke zur Veredelung und Individualisierung von Fahrzeugen positioniert werden soll. Mit den Mopar Speedshops, einem Konzept für spezielle, an die Wünsche der Kunden angepasste Verkaufsstellen für Sonderzubehör bei den Händlern (a store-within-a-store), will Mopar auch als Spezialanbieter von Tuning-Teilen das Interesse der Kunden wecken. Das erweiterte und besser positionierte Angebot von Mopar-Tuning-Teilen bei den Händlern der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge erlaubt den Kunden, ihr Fahrzeug individuell zu gestalten. Damit sprechen wir insbesondere auch die steigende Zahl von Autokäufern in der Altersgruppe unter 25 Jahren an.

Um die Freunde hochwertigen Automobilzubehörs gezielt anzusprechen, hat die Chrysler Group eine dreistufige Strategie entwickelt:

- Veredelte Nischenfahrzeuge wie der Dodge SRT-4, der Dodge Ram SRT-10 oder die Dodge Viper SRT-10, die von spezialisierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dem so genannten »Performance Vehicle Operations Team«, entwickelt und gefertigt werden, bilden das Basisangebot.
- Um zu verdeutlichen, dass die Fahrzeuge der Chrysler Group für die Veredelung bestens geeignet sind, arbeiten wir mit den besten Tuning-Spezialisten zusammen.
- Mopar-Zubehörteile werden gezielt über die Händlerorganisation angeboten.

Diese Beispiele zeigen, wie die Chrysler Group die Möglichkeiten des Zubehörgeschäfts einsetzt, um die Wünsche des Kunden bestmöglich zu erfüllen und die Bindung des Kunden an das Unternehmen zu festigen.

Bahnbrechende Konzeptfahrzeuge vorgestellt

Beim jüngsten Pebble Beach Concours d'Elegance im August 2002 präsentierte die Marke Chrysler erstmalig den Chrysler California Cruiser, das erste Fahrzeug der kommenden Generation wegweisender Konzeptautos. Das völlig neue Fahrzeugkonzept knüpft an die Chrysler-Tradition an, einzigartiges amerikanisches Design mit höchster Funktionalität zu verbinden. Als ein vielseitig verwendbares Auto mit einer neuartigen Heckklappe und einem multifunktionalen Innenraum bietet der Chrysler California Cruiser darüber hinaus all diejenigen Eigenschaften, die unsere Kunden an ihrem PT Cruiser lieben.

Um die Marke Dodge noch stärker in den Blickpunkt der Öffentlichkeit zu rücken, hat die Chrysler Group am Jahresanfang 2003 in Los Angeles und Detroit weitere richtungweisende Konzeptfahrzeuge vorgestellt. Hervorzuheben sind der Dodge Durango und der Dodge Magnum. Beide haben die Serienreife fast erreicht und unterstreichen eindrucksvoll die ganze Bandbreite der Werte, welche die Marke Dodge vermittelt.

Weitere Konzeptfahrzeuge waren der Dodge Avenger, der Dodge Kahuna und der Dodge Tomahawk, angetrieben mit dem 500 PS starken Viper-V-10-Motor.





A day at the race - Bei Doug Levin treffen sich regelmäßig alle Viper Fans um Benzin zu reden und gemeinsam zu cruisen. Klar, dass Doug und seine Freunde auch auf den Rängen sind, wenn in Homestead Miami die Fahrzeuge beim NASCAR Abschlussfinale 2002 an den Start gehen. Der Dodge Viper Tuner aus Miami versäumt kein Rennen mit Bill Elliot im Dodge Nr. 9. Und am Abend wird der Viper Club zur Boxengasse.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



Nutzfahrzeuge

Operating Profit bereinigt um Einmaleffekte mit € 176 Mio. höher als im Vorjahr | Freightliner-Restrukturierungsprogramm erfolgreich | Neue Produkte stärken Wettbewerbsposition | Strategische Partnerschaften in Asien ausgebaut

Höheres Ergebnis trotz schwieriger Marktbedingungen

Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat im Jahr 2002 weltweit 485.400 (i. V. 492.900) Lkw, Busse und Transporter der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Thomas Built Buses, Setra, Orion und American LaFrance abgesetzt. DaimlerChrysler hat damit seine Position als weltweit größter Nutzfahrzeughersteller in einem sehr schwierigen Umfeld mit insgesamt rückläufigen Märkten behauptet. Der Umsatz erreichte € 28,4 Mrd. nach € 28,6 Mrd. im Vorjahr: Rückgänge in Europa (-3%) und Lateinamerika (-25%) konnten durch den Anstieg in der NAFTA-Region (+5%) nahezu vollständig ausgeglichen werden. Der um Einmaleffekte bereinigte Operating Profit übertraf mit € 176 Mio. wie geplant den Vorjahreswert. Ausschlaggebend für die Ergebnisverbesserung war vor allem die erfolgreiche Umsetzung des Turnaround-Plans im Geschäftsbereich Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses. Mit Einmalaufwendungen ergab sich ein

Operating Loss von € 343 Mio. Einmalaufwendungen in Höhe von insgesamt € 519 Mio. entstanden in verschiedenen Geschäftsbereichen insbesondere durch Strukturmaßnahmen sowie durch eine Sonderabschreibung auf Produktionsanlagen im Zusammenhang mit der langfristigen Produkt- und Produktionsstrategie. (Vgl. S. 70)

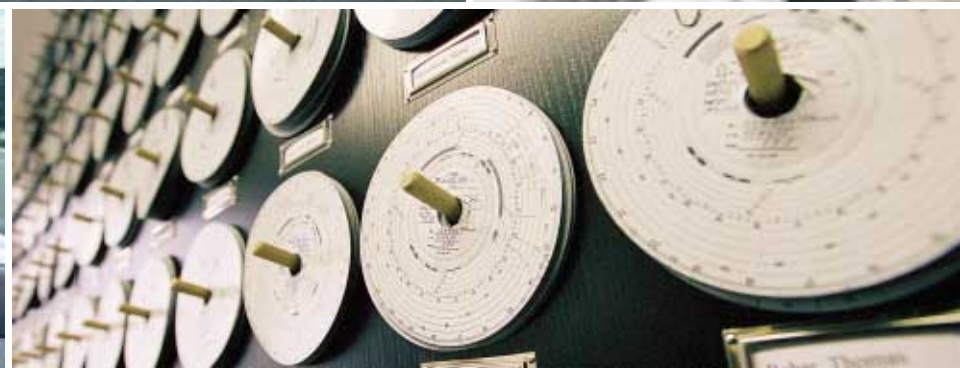
Erfolgreiche Restrukturierung bei Freightliner


Das Geschäftsfeld Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses hat die Gewinnschwelle im zweiten Quartal 2002 – zwei Quartale früher als erwartet – erreicht. Maßgeblich dafür war zum einen die Umsetzung des im Oktober 2001 eingeleiteten Restrukturierungsprogramms, mit dem die ursprünglich für 2002 geplanten Kosteneinsparungen deutlich übertroffen wurden. Zum anderen ist der Absatz gegenüber dem sehr niedrigen Vorjahresniveau um 14% auf 114.000 Nutzfahrzeuge gestiegen. Hierzu haben vorgezogene Käufe aufgrund neuer Abgasvorschriften in den USA (EPA 2002) erheblich beigetragen, die seit Oktober 2002 gelten. In der Gewichtsklasse 8 (ab 15 t) wurden mit 56.000 Fahrzeugen 2% mehr Lkw der Marken Freightliner, Sterling und Western Star als im Vorjahr abgesetzt, während in den Gewichtsklassen 6/7 (8,8 bis 15 t) marktbedingt ein Rückgang auf 32.000 (i. V. 37.000) Fahrzeuge zu verzeichnen war. Mit einem Marktanteil von 38 (i. V. 39)% ist DaimlerChrysler in der Klasse 8 weiterhin Marktführer in den USA. In den Klassen 6/7 stieg unser Marktanteil auf 28 (i. V. 27)%.

Werte in Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Operating Profit (Loss)	(360)	(343)	(514)
Operating Profit bereinigt ¹	185	176	51
Umsatz	29.778	28.401	28.572
Sachinvestitionen	1.324	1.263	1.484
FuE-Aufwand	1.006	959	1.015
Produktion		483.029	494.866
Absatz		485.408	492.851
Beschäftigte (31.12.)		94.111	96.644

¹ um Einmaleffekte






Mercedes-Benz

Die wirtschaftlichste Transportlösung mit bestem Service. Ein gebrauchter Mercedes-Benz Lkw kurz nach der Wende war der Start. Heute hat die Spedition von Michael Erck eine Flotte von 150 Lkws, die rund um die Uhr bundesweit dafür sorgen, dass wir morgens pünktlich Milch im Kaffee haben. Für 2003 hat er bereits 30 neue Mercedes-Benz Actros vorbestellt. Seine Fahrer hätten gerne jeder einen. Er arbeitet daran, meint Michael Erck.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis





Bild oben: Der Mercedes-Benz Travego verkörpert die elegante Reisebus-Generation der Zukunft, in der das innovative und unverwechselbare Design eine harmonische Verbindung mit markenspezifischen Mercedes-Benz-Elementen eingeht.

Bild unten: Der Sterling Acterra ist die zeitgemäße Antwort auf die Nachfrage nach mittelschweren Trucks. Der hohe Fahrkomfort, die Bedienungs-freundlichkeit und seine Leistungsfähigkeit machen ihn zu einem führenden Fahrzeug seiner Klasse.

Mit Investitionen in neue Produkte und Fertigungsstätten hat sich der Geschäftsbereich für die Zukunft positioniert. Im Februar 2002 wurde die Business Class M2, ein neuer mittelschwerer Freightliner-Lkw, in den Markt eingeführt. Auch die Marken Sterling und Western Star haben neue Produkte und verschiedene neue Ausstattungsvarianten vorgestellt. Die Produktion der Western Star Trucks wurde im Rahmen der Optimierung der Produktionskapazitäten in das Werk Portland, Oregon, verlegt. Eine neue Fabrik für Thomas Built Buses soll bis Anfang 2004 die volle Produktionskapazität erreichen. Außerdem wurde entsprechend dem Restrukturierungsplan damit begonnen, die Aktivitäten der Lösch- und Hilfsfahrzeuge der Marke American LaFrance im Werk in Charleston, South Carolina, zu konsolidieren.

Mercedes-Benz Lkw in schwierigem Umfeld gut behauptet

Der Absatz des Geschäftsbereichs Mercedes-Benz Lkw war mit 101.700 Fahrzeugen um 6% niedriger als im Vorjahr. Ursache hierfür war vor allem die Marktschwäche in Westeuropa (-14%), die in Deutschland besonders stark ausgeprägt war. Mit 60.300 (i. V. 67.300) abgesetzten Fahrzeugen und einem Marktanteil von 21 (i. V. 21)% bleibt Mercedes-Benz in Westeuropa weiterhin die führende Marke bei Lkw über 6 t zGG (zulässiges Gesamtgewicht). Der zum Jahresende 2001 eingeführte Axor-Schwer-Lkw wurde von unseren Kunden vor allem aufgrund seiner Wirtschaftlichkeit und der hohen Transportleistung sehr gut aufgenommen. Aufgrund des Erfolgs dieses neuen Fahrzeugs und der weiterhin herausragenden Marktposition des Actros konnten wir unseren Marktanteil in Westeuropa im besonders margenstarken Marktsegment der Sattelzugmaschinen über 16 t von 17% auf 18% ausbauen.

In den Märkten außerhalb Westeuropas hat der Geschäftsbereich seinen Absatz teilweise deutlich gesteigert. So konnten mehr als 21% der europäischen Lkw-Produktion in Länder außerhalb Westeuropas exportiert werden. Besonders erfolgreich war der Actros, von dem in diesen Ländern mehr als 10.000 Einheiten abgesetzt wurden. Wichtige Märkte waren der Osten Europas, der Nahe und Mittlere Osten sowie Südafrika.

Trotz der anhaltend schwierigen Marktbedingungen konnte der Geschäftsbereich in Lateinamerika insgesamt 21.800 (i. V. 23.700) Mercedes-Benz-Lkw absetzen und in den Märkten Brasilien sowie Argentinien seine führende Position mit Marktanteilen von 34 (i. V. 34)% und 33 (i. V. 35)% behaupten.

Die wichtigste Modellneuheit im Jahr 2002 war der neue Actros, der auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Hannover erstmals vorgestellt und von unseren Kunden wie auch der Fachpresse außerordentlich positiv bewertet wurde. Kennzeichnend für den neuen Lkw sind leistungsstärkere Motoren, ein neues Achs- und Federungskonzept sowie eine verbesserte Aerodynamik und die neu gestaltete Fahrerkabine.

Mercedes-Benz Transporter weiterhin führend

Der Geschäftsbereich Mercedes-Benz Transporter hat im Jahr 2002 weltweit 236.600 Fahrzeuge abgesetzt und damit nahezu den Vorjahreswert erreicht. Mit einem Marktanteil von 18 (i. V. 19)% in der Klasse von 2 bis 6 t zGG sind die Transporter der Marke Mercedes-Benz weiterhin Marktführer in Westeuropa. Während der Sprinter im Segment der großen Transporter seine starke Marktposition festigen konnte, ging der Marktanteil des Vito bei den mittleren Transportern im Vorfeld des im Jahr 2003 anstehenden Modellwechsels zurück.

Im Frühjahr 2002 hat DaimlerChrysler den neuen Vaneo eingeführt. Der Vaneo ist als Premiumprodukt in diesem Segment positioniert.

Der modellgepflegte Sprinter wurde im September 2002 auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Hannover vorgestellt. Das neue Fahrzeug ist optisch noch attraktiver und dank verlängerter Wartungsintervalle noch wirtschaftlicher. Neu ist auch das ESP (Electronic Stability Program), das DaimlerChrysler als erster Automobilhersteller in diesem Transportersegment serienmäßig anbietet. Um die Präsenz im US-Transportermarkt zu stärken, wird DaimlerChrysler den Sprinter, der bereits seit Mitte 2001 in den USA erfolgreich unter der Marke Freightliner verkauft wird, ab Anfang 2003 auch unter der Marke Dodge anbieten. Darüber hinaus ist die Markteinführung des Sprinter in Kanada und Mexiko geplant.

Mit der Volkswagen AG wurde die Lizenzproduktion des Mercedes-Benz-Transporters Sprinter bei Volkswagen für die Nachfolgemodelle erneut vereinbart.



Die modellgepflegten Mercedes-Benz Sprinter bestechen mit neuem Design und einer Weltpremiere: Als erste Transporterbaureihe weltweit sind alle Sprinter mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP lieferbar.

Nutzfahrzeug-Absatz 2002¹

	1.000	02/01
	Nfz	in %
Welt	485	-2
davon: Transporter ²	246	-5
Lkw ³	212	+3
Omnibusse	25	-8
Unimog	2	-23
Europa	287	-2
davon: Deutschland	103	-3
Westeuropa (ohne Deutschland)	162	-5
davon: Frankreich	32	-10
Großbritannien	33	+14
Italien	23	+4
NAFTA	118	+11
davon: USA	100	+12
Lateinamerika (ohne Mexiko)	37	-14
davon: Brasilien	30	-12
Asien	24	-8

¹ Konzernabsatz (einschließlich verleaster Fahrzeuge)

² einschließlich in Südafrika Mitsubishi Pickup L200 und Mitsubishi Pajero

³ einschließlich Schulbusse von Thomas Built Buses und Bus-Fahrgestelle von Freightliner

Omnibusgeschäft weltweit gebündelt

Um seine Position als weltweit führender Omnibushersteller zu stärken, hat DaimlerChrysler im Jahr 2002 das Stadt- und Transitbusgeschäft in Nordamerika mit dem weltweiten Busgeschäft der Marken Mercedes-Benz und Setra im Geschäftsbereich DaimlerChrysler Omnibusse zusammengeführt.

Trotz schwieriger Marktbedingungen in nahezu allen wichtigen Märkten hat DaimlerChrysler im Jahr 2002 weltweit 25.100 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion abgesetzt und seine Marktanteile in fast allen Regionen ausgebaut. In Westeuropa war DaimlerChrysler mit 5.900 (i. V. 6.400) abgesetzten Fahrzeugen und einem Marktanteil von 26 (i. V. 25)% ebenso weiterhin Marktführer wie in Lateinamerika. Dort verringerte sich zwar der Absatz auf 10.300 (i. V. 11.100) Fahrzeuge, mit Marktanteilen von 46 (i. V. 41)% in Mexiko, 50 (i. V. 52)% in Brasilien und 91 (i. V. 72)% in Argentinien waren wir in diesen Märkten aber weiterhin die Nummer eins. Stark an Bedeutung gewonnen haben die Märkte im Mittleren Osten, in denen der Absatz um 19% auf 800 Omnibusse gesteigert werden konnte.

Auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) hat DaimlerChrysler im September 2002 zahlreiche Omnibus-Neuheiten vorgestellt, unter anderem den Doppelstock-Luxusreisebus Setra S 431 DT. Zusätzliche Weltpremieren, wie die US-Version der Setra TopClass 400 und weitere Varianten des modularen Fahrgestellprogramms, sind für das Jahr 2003 geplant.

Vernetzung bei Komponenten weltweit ausgebaut

Die im Geschäftsbereich DaimlerChrysler Powersystems gebündelte Kompetenz bei Dieselmotoren, Getrieben, Achsen und Lenkungen garantiert den Nutzfahrzeugmarken von DaimlerChrysler weltweit den Zugang zu technologisch führenden Aggregaten.

Die globale Komponentenstrategie, mit der die Kosten für Aggregate durch die weltweite Vernetzung der Aktivitäten im Konzern weiter verringert werden sollen, hat DaimlerChrysler im Berichtsjahr konsequent vorangetrieben. So haben wir beispielsweise die Dieselmotoren der Baureihe 900 zu echten Weltmotoren entwickelt: In einem globalen Netzwerk mit Fertigungsstätten in Deutschland, Brasilien und künftig auch in Südkorea produziert, treiben sie bereits heute Lkw der

Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling und künftig auch Hyundai an. Bei den Detroit Diesel Motoren wurde die Zertifizierung für die neuen Abgasgrenzwerte in den USA erfolgreich abgeschlossen. Anfang September hat der Geschäftsbereich mit der Montage mittelschwerer Getriebe in Brasilien begonnen, die künftig von diesem Standort aus weltweit zum Einsatz kommen sollen.

Mit der Gründung der Axle Alliance Company in Detroit wurde die Voraussetzung für den Einsatz unserer Achsen in der NAFTA-Region geschaffen.

Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Powersystems erzielte im Berichtsjahr einen Umsatz von € 5,1 Mrd. nach € 5,6 Mrd. im Vorjahr. Die Produkte wurden vor allem konzernintern an die Fahrzeugbereiche des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge geliefert.

Off-Highway-Antriebe integriert

Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway unter der Führung der MTU Friedrichshafen verantwortet im Konzern das Geschäft mit Antriebssystemen für die Märkte Schiff, Energiesysteme, Bahn, Industrie- und Baumaschinen einschließlich landwirtschaftlicher Maschinen sowie militärischer Fahrzeuge. Die Integration der Off-Highway-Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation, des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge und der MTU Friedrichshafen wurde im Berichtsjahr weitgehend abgeschlossen. So wurden die Produktionsaktivitäten koordiniert und der Vertrieb in weltweit tätigen Sales Center, die auf die Anforderungen der jeweiligen Märkte ausgerichtet sind, gebündelt.





»Mit Setra-Bussen wird Reisen ein Gewinn«, sagt Georg Marti, der schon in dritter Generation Busunternehmer in der Schweiz ist. Dabei setzt er voll auf Setra-Busse, denn die Zufriedenheit seiner Kunden ist sein Erfolgsrezept. Unterwegs in einem der neuen Setra TopClass 400 kommen seine Reisegruppen komfortabel und sicher ans Ziel. Aber nicht nur die Fahrgäste, auch die Fahrer freuen sich schon auf die nächste Tour.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



Der Umsatz des Geschäftsbereichs lag mit mehr als € 1,6 Mrd. leicht über dem Vorjahresniveau und wird nahezu vollständig mit konzernexternen Kunden abgewickelt.

Zu den Zukunftstechnologien der MTU Friedrichshafen zählt das »HotModule«, eine Hochtemperatur-Brennstoffzelle zur stationären Energieerzeugung, die kurz vor der Serienreife steht. Bis Jahresende 2002 waren acht Feldversuchsanlagen bei Kunden unter Alltagsbedingungen im Einsatz.

Ein weiteres erfolgreiches Tätigkeitsfeld der MTU ist die Entwicklung und Herstellung von Gelenkwellen. Seit Herbst 2002 befindet sich in Charleston, South Carolina, ein Werk zur Montage von Gelenkwellen für namhafte Hersteller von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen im NAFTA-Markt im Aufbau.

Mit dem auf der weltgrößten Bahnmesse, der InnoTrans 2002, in Berlin vorgestellten neuen 20V-4000-Motor und dem neuen Bahn-PowerPack setzt der Geschäftsbereich auch im Bahnmarkt seine Produkt-offensive konsequent fort. Ziel ist es, der weltweit anerkannte Marktführer für Antriebssysteme in den Wachstumsmärkten der Off-Highway-Anwendungen zu werden.

Strategische Partnerschaften in Asien erweitert

Um die Präsenz in Asien – dem größten und am schnellsten wachsenden Nutzfahrzeugmarkt der Welt – zu stärken, hat DaimlerChrysler die bestehende strategische Allianz mit der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) sowie die strategische Partnerschaft mit der Hyundai Motor Company (HMC) intensiviert.

MMC hat Anfang 2003 seinen Nutzfahrzeugbereich in eine separate Gesellschaft mit dem Namen Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation (MFTBC) ausgegründet. Im März 2003 beabsichtigt DaimlerChrysler für €760 Mio. 43% der Anteile an MFTBC zu übernehmen. Das neue Unternehmen ist Marktführer in Japan und hat eine starke Position in wichtigen asiatischen Märkten.

Die im Juni 2001 bereits begonnene Zusammenarbeit mit HMC auf dem Gebiet der Produktion von Nutzfahrzeug-Dieselmotoren wird durch unsere 50%-Beteiligung am Nutzfahrzeuggeschäft von HMC erheblich vertieft. Die neue Gesellschaft »Daimler Hyundai Truck

Corporation« wird Lkw, Busse und Aggregate herstellen. Mit diesem Joint Venture erhält DaimlerChrysler Zugang zum südkoreanischen Markt sowie zu einer kostengünstigen Produktionsbasis. Gemeinsam mit unserem Partner bauen wir bereits heute eine Motorenfabrik in Chonju, die 2004 die Fertigung aufnehmen wird.

Truck Product Decision Committee gegründet

Im Oktober 2002 hat das neu gegründete Truck Product Decision Committee die Arbeit aufgenommen. Dieses neue Gremium soll markenübergreifende Strategien und Initiativen entwickeln und Entscheidungen im Lkw-Segment mit den Konzernmarken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star sowie den Partnermarken Fuso und Hyundai vorbereiten.

Ziel ist es unter anderem, das Lkw-Produktangebot zu koordinieren und den übergreifenden Einsatz von Innovationen, Technologien und Komponenten sicherzustellen. Eine erste Empfehlung des neuen Gremiums war, das Mercedes-Benz-Lkw-Produktprogramm in Brasilien mittelfristig stärker an das europäische Produktprogramm zu koppeln, um so unseren Kunden in Brasilien noch attraktivere Fahrzeuge anbieten zu können und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.





FREIGHTLINER

On the road again – Über 250.000 Meilen legen Patricia und Don Richards im Jahr mit ihrem Freightliner Columbia in den USA zurück. Die Beiden sind ein typisches Truckerehepaar – der Freightliner ist ihr fahrendes Zuhause, dem sie für seine Kraft, seinen Komfort und seine Zuverlässigkeit größten Respekt zollen. Einen Fernseher brauchen die Richards nicht – die Straße schreibt bessere Geschichten.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



Executive Automotive Committee

Grundlagen für erfolgreiches Markenmanagement geschaffen | Produktplanung markenübergreifend koordiniert | Zahlreiche Projekte beschlossen und in Umsetzung | Starker Fokus auf Schaffung von Synergien

EAC setzt erfolgreiche Arbeit fort

Das Executive Automotive Committee (EAC) hat im Jahr 2002 als Plattform zur Diskussion und Vorbereitung von geschäftsfeldübergreifenden, automobilbezogenen Entscheidungen wegweisende Akzente gesetzt. Das Gremium koordiniert alle übergreifenden Themenstellungen, sichert die Identität unserer Konzernmarken und treibt die Realisierung von Synergiepotenzialen voran. Im Jahr 2002 lagen die wesentlichen Arbeitsschwerpunkte des EAC darin, das konzernweite Portfolio von Produkten, Antrieben und Komponenten zu bewerten und zu optimieren.

Multibrand-Management ausgebaut

Das Management verschiedener Marken (Multibrand-Management) hat sich in den zurückliegenden Jahren zu einer der wesentlichen Herausforderungen in der Automobilindustrie entwickelt. Während im Jahr 1980 auf 28 unabhängige Hersteller durchschnittlich nur zwei Marken entfielen, haben die verbliebenen elf unabhängigen Pkw-Hersteller heute durchschnittlich über sechs Marken im Portfolio. DaimlerChrysler verfügt über sechs Pkw-, acht Nutzfahrzeug- und eine Zubehörmarke sowie mit DaimlerChrysler Services über ein umfassendes Finanzdienstleistungsangebot für die Fahrzeugmarken von DaimlerChrysler. Die Herausforderung besteht nun darin, das Zusammenspiel zwischen Markendifferenzierung und Skaleneffekten zu managen. Dabei gilt es, die Identität der einzelnen Marken zu stärken und deren Wert zu steigern. Gleichzeitig sollen durch die markenübergreifende Zusammenarbeit sowie den Austausch und die gemeinsame Nutzung von Komponenten, Systemen oder Plattformen Skaleneffekte erzielt werden, um die gemeinsame Kostenposition zu verbessern und dadurch das Unternehmen als Ganzes noch besser im Wettbewerb positionieren zu können. Dabei wird es jedoch mit der Marke Mercedes-Benz keine gemeinsamen Plattformen geben.

Die Basis unseres Markenmanagements bilden die »Brand-Guidelines«, die das Profil und die Differenzierungskriterien der einzelnen Marken beschreiben. Sie werden derzeit um Richtlinien erweitert, die dem Komponentenaustausch zwischen den Bereichen und der damit verbundenen Markenrelevanz Rechnung tragen. Künftige Markterfolge werden in immer stärkerem Maße von der Fähigkeit bestimmt, jeder Marke einen eigenständigen Charakter zu geben. Wir arbeiten deshalb mit Nachdruck daran, die markenrelevanten Attribute zu stärken. Das DaimlerChrysler-Markenportfolio bietet die herausragende Chance, für alle Kundengruppen weltweit in allen Segmenten attraktive Produkte anbieten zu können.

Markenübergreifende Produktplanung (Long Range Product Plan) vorangetrieben

Ein umfassender Abgleich der Produktplanungen wurde mit dem Ziel durchgeführt, Produktüberlappungen und Marktlücken aufzudecken. Ein Ergebnis ist, dass es bei DaimlerChrysler kaum Überlappungen bei den Produkten gibt. Eine Lücke besteht aber im Segment der Kleinwagen, die mit dem smart-Viersitzer (smart forfour), der im Jahr 2004 auf den Markt kommen soll, geschlossen wird.

Darüber hinaus wurden Möglichkeiten identifiziert, gemeinsame Fahrzeugarchitekturen zu realisieren. Ein gutes Beispiel hierfür ist das stark wachsende Segment der Sport Utility Vehicles und Sport Tourer, in dem wir künftig mit einer markenübergreifenden, abgestimmten Strategie Marktpotenziale ausschöpfen. Die Transparenz über alle Fahrzeugsegmente weltweit, über deren Attraktivität, Wettbewerbsintensität und Wachstumsmöglichkeiten ist die Grundlage für neue, innovative Produktideen und eröffnet uns Möglichkeiten, Synergien über die einzelnen Bereiche hinweg zu nutzen.

Synergiepotenziale bei Komponenten identifiziert

Es gehört auch zu den Aufgaben des EAC, Möglichkeiten zur Standardisierung und zum gemeinsamen Einsatz von Komponenten zu erschließen. Um eine Verwässerung der Marken auszuschließen, werden lediglich Komponenten untersucht, die keine Markenrelevanz besitzen und eine globale Zulieferbasis haben. Unter der Leitung des EAC haben Einkauf und Entwicklung übergeordnete Komponentengruppen identifiziert und entsprechende Teams definiert. Außerdem wurde eine übergreifende Commodity-Strategie entwickelt, mit der beachtliche Kosteneinsparungen im Konzern realisiert werden. (vgl. S. 58 f.)

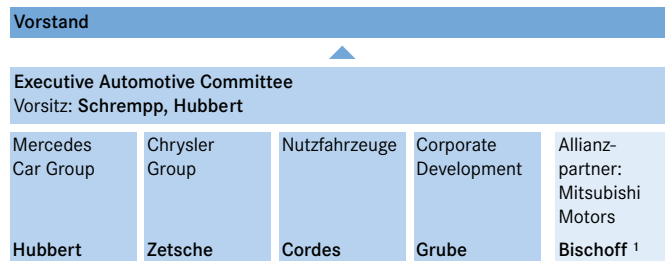
Gemeinsame Nutzung von Motoren und Getrieben

Um Synergien zu erschließen, wurden auch die aktuellen und künftigen Motoren- und Getriebefamilien untersucht. Dabei wurde zum Beispiel festgestellt, dass es im DaimlerChrysler-Konzern gegenwärtig acht Familien von Reihen-Vierzylindermotoren gibt. Bis zum Jahr 2005 wollen wir diese Zahl um rund 25% verringern. Hierzu soll auch der so genannte »World Engine« beitragen, ein Vierzylinder-Ottomotor, der gemeinsam von der Chrysler Group, Mitsubishi Motors und Hyundai Motor entwickelt und produziert werden soll. Ab 2005 werden die beteiligten Unternehmen gemeinsam voraussichtlich jährlich etwa 1,5 Millionen dieser Motoren herstellen.

Zusammenarbeit bei Umweltfragen

Die sich laufend verschärfende Gesetzgebung weltweit, zum Beispiel bei Verbrauchs- und Abgasnormen, Sicherheitsanforderungen beim Insassenschutz bis hin zur Verwertung von Altfahrzeugen erfordern gemeinsame Anstrengungen über Geschäftsfeldgrenzen hinweg. Forschungs- und Entwicklungs-Know-how auf dem Gebiet zukunftsweisender alternativer Antriebe werden künftig noch schneller konzernweit zum Einsatz kommen können. Ein richtungweisendes Beispiel für den Austausch von Prozessen zeigt das von der Mercedes Car Group entwickelte System zur Behandlung von Altfahrzeugen (»End-of-Life-Vehicles«), das nun auch von der Chrysler Group angewandt wird. Unser Partner Mitsubishi Motors wird dieses Verfahren ebenfalls übernehmen.

Organisation des Executive Automotive Committee



¹ in seiner Funktion als von DaimlerChrysler entsandtes Mitglied im Board von Mitsubishi Motors Corporation

Schulterschluss in den Regionen

Die mit Vertretern der weltweiten Vertriebs- und Marketingorganisation entwickelten Strategien wurden im Jahr 2002 weiter erfolgreich umgesetzt. Das EAC hat mit den Repräsentanten aus den einzelnen Regionen eine Vielzahl von Projekten diskutiert, eingeleitet und realisiert. Ein Schwerpunkt war die Ausrichtung der Vertriebsorganisation im Hinblick auf die neue Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) für den Automobilvertrieb in der Europäischen Union, deren Auswirkungen auf den Konzern und mögliche Handlungsalternativen für DaimlerChrysler. Neben bereits initiierten Aktivitäten mit unseren strategischen Vertriebspartnern in Japan und Südkorea wollen wir künftig noch stärker auf dem chinesischen Markt aktiv sein. Die Vielzahl der in China laufenden Aktivitäten macht es erforderlich, für diesen Markt einen gebündelten und damit effizienteren Konzernauftritt zu schaffen. Vor diesem Hintergrund haben wir auch die regionale Verantwortung für China neu geregelt.

Dienstleistungen

DaimlerChrysler Services steigert bereinigtes operatives Ergebnis um 67% auf € 964 Mio. | USA-Geschäft als Hauptergebnisträger | Fokussierung auf das automobile Kerngeschäft weitgehend abgeschlossen | DaimlerChrysler Bank startet mit großem Erfolg ins Einlagengeschäft | Bundesverkehrsministerium erteilt Toll-Collect-Auftrag zur Einführung eines Lkw-Mautsystems in Deutschland

Deutliche Ergebnisverbesserung im operativen Geschäft

Trotz der weltweit schwierigen Marktbedingungen hat DaimlerChrysler Services im Geschäftsjahr 2002 seine Ergebnisziele deutlich übertroffen. Das um Einmaleffekte bereinigte operative Ergebnis lag mit € 964 Mio. um 67% über dem Vorjahreswert.

Ausschlaggebend dafür waren ein erheblich verbessertes Management der Verwertung von Fahrzeugen mit auslaufenden Leasingverträgen sowie günstigere Refinanzierungskonditionen. Positiv wirkte auch der geringere Risikovorsorgebedarf in den USA für Fahrzeuge der Chrysler Group und Freightliner-Nutzfahrzeuge. In Europa stiegen dagegen die Kreditrisiken vor allem im Nutzfahrzeugfinanzierungsgeschäft an. Der Operating Profit war zudem durch rückläufige Restwerte für gebrauchte Pkw in den USA beeinflusst. Die Optimierung der Prozesse und Systeme zur Begrenzung von Kreditausfällen hat zur Ergebnisverbesserung beigetragen.

Einschließlich Einmaleffekte betrug der Operating Profit € 3,1 (i. V. 0,6) Mrd. Darin enthalten ist ein Einmalsertrag von € 2,5 Mrd. aus der Veräußerung des verbliebenen Anteils von 49,9% an T-Systems ITS (vormals debis Systemhaus) an die Deutsche Telekom. Dem standen Einmalbelastungen infolge der Wirtschaftskrise in Argentinien (weitere Abwertung des argentinischen Peso gegenüber dem US-Dollar) von € 107 Mio. sowie Verluste aus Verkäufen und Wertberichtigungen des Capital Services Portfolios in Höhe von € 281 Mio. gegenüber. (Vgl. S. 68 f.)

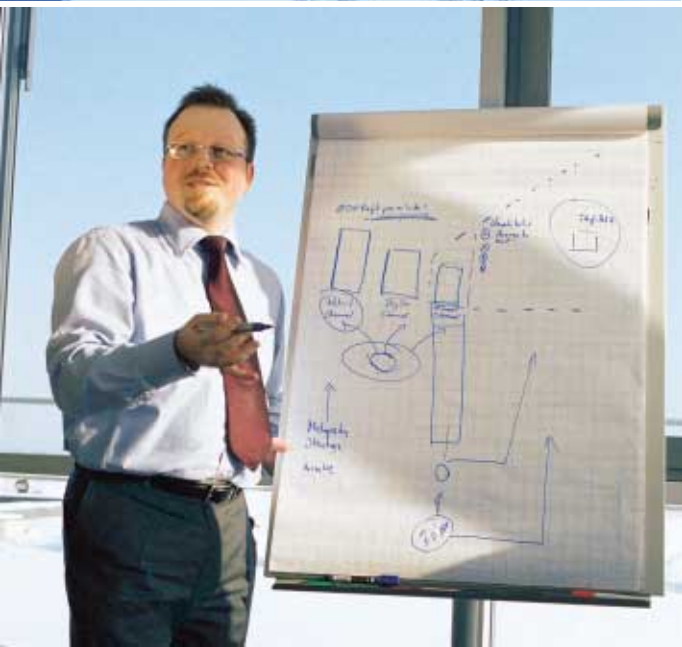
Umsatz, Neugeschäft und Vertragsvolumen unter Vorjahresniveau

Der Umsatz von DaimlerChrysler Services lag im Jahr 2002 mit € 15,7 Mrd. wie erwartet unter dem Wert des Vorjahres. Verantwortlich dafür war neben der Abschwächung des US-Dollar gegenüber dem Euro die starke Nachfrage nach den Sonderfinanzierungsprogrammen in den USA, die zu einer Verschiebung von Leasing zu Finanzierung geführt hat.

Werte in Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Operating Profit	3.208	3.060	612
Operating Profit bereinigt ¹	1.011	964	578
Umsatz	16.460	15.699	16.851
Vertragsvolumen	114.551	109.252	128.379
Sachinvestitionen	100	95	112
Beschäftigte (31.12.)		10.521	9.712

¹ um Einmaleffekte





Als weltweit größtes Chemie-Unternehmen will sich die BASF ganz auf ihr Geschäft konzentrieren. Deshalb nutzt sie bei der Betreuung ihrer Fahrzeugflotte die Profis von DaimlerChrysler Services Fleet Management. Denn wir bieten alles an: Wir beraten unsere Kunden bei der Optimierung der Fuhrparkkosten und kümmern uns um die Beschaffung und die Finanzierung der Fahrzeuge. So bleiben unsere Kunden mobil, haben größtmögliche Transparenz und können obendrein bis zu 30 Prozent der Kosten sparen. Eine clevere Idee. Das finden unsere Kunden auch.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



Trotz der im zweiten Halbjahr starken Inanspruchnahme von Incentive-Programmen in den USA nahm das Neugeschäft wechsellkursbedingt um 4% auf € 51,8 Mrd. leicht ab. Das Fleet-Management-Geschäft (Betreuung von Fahrzeugflotten) wuchs dagegen kräftig. Die betreute Flotte umfasste zum Jahresende rund 300.000 Fahrzeuge, 10% mehr als im Vorjahr.

Das Vertragsvolumen lag mit € 109,3 Mrd. um 15% unter dem Vorjahresniveau. Dieser Rückgang ist überwiegend auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Darüber hinaus hat die Veräußerung von wesentlichen Teilen des Capital-Services-Portfolios zur Verminderung beigetragen.

Mit einem Portfolio von € 83,1 (i. V. 103,4) Mrd. ist Nordamerika unverändert der wichtigste Markt für DaimlerChrysler Services. In Deutschland führten absatzunterstützende Maßnahmen zu einem Anstieg des Vertragsvolumens um 6% auf € 12,2 Mrd., in den anderen Mitgliedsländern der Europäischen Union nahm das Portfolio von € 8,7 auf € 9,1 Mrd. zu. Die Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften in der Region Asien/Pazifik verzeichneten ebenfalls Zuwächse.

Die Zahl der Beschäftigten von DaimlerChrysler Services erhöhte sich im Jahr 2002 um 8% auf 10.521. Zum Jahresende arbeiteten 5.426 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der NAFTA-Region, 2.510 waren in Deutschland beschäftigt.



Die neue Nordamerika-Hauptverwaltung von DaimlerChrysler Services bietet eine offene, kreative und innovative Arbeitsatmosphäre.

Wachsende Bedeutung der Finanzdienstleistungen in schwierigen Absatzmärkten

Im Jahr 2002 waren die Rahmenbedingungen in den Absatzmärkten von DaimlerChrysler weiterhin außerordentlich schwierig und in den USA durch sehr hohe Kaufanreize geprägt. Die Finanzdienstleistungen erfüllten in dieser Situation eine wichtige absatzunterstützende Funktion und trugen entsprechend zum Gesamterfolg des DaimlerChrysler-Konzerns bei. DaimlerChrysler Services finanzierte oder verleaste durchschnittlich jedes dritte Fahrzeug, das im Berichtsjahr abgesetzt wurde. Damit konnte dieser Anteil weiter gesteigert werden. Im Jahr 2002 schloss DaimlerChrysler Services weltweit Leasing- und Absatzfinanzierungsverträge für 2,0 Mio. Fahrzeuge ab. Jeden Tag wurden damit rund 8.000 Fahrzeuge mit Unterstützung unserer eigenen Finanzierungsangebote abgesetzt. Vor diesem Hintergrund gewinnt die Steuerung der Kredit- und Restwert Risiken zunehmend an Bedeutung. Durch eine noch intensivere Zusammenarbeit mit den Vertriebsbereichen der Fahrzeugsparten wollen wir die kundenorientierte Abstimmung von Produkt und Dienstleistung weiter verbessern. DaimlerChrysler Services hat hierzu mit den Automobilgeschäftsfeldern so genannte »Global Partnership Agreements« getroffen, in denen unter anderem marktspezifische Regelungen zur Behandlung von Restwert Risiken bei Leasingfahrzeugen vereinbart wurden.

Aktivitäten in Asien ausgebaut

Zur Unterstützung der langfristig angelegten Strategie von DaimlerChrysler hat auch das Geschäftsfeld Dienstleistungen seine Aktivitäten in Asien ausgebaut. Um den zweitgrößten Automobilmarkt Asiens zu erschließen, wurde in Südkorea eine Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaft gegründet. Darüber hinaus haben wir in China ein Verbindungsbüro eröffnet, weil wir für diesen Markt große Wachstumschancen erwarten.

Mit der Zusammenführung der wesentlichen Führungsfunktionen für USA, Kanada und Mexiko sowie der Markenfinanzierungen unter dem Dach der neuen Zentrale in Farmington Hills, Michigan, wird DaimlerChrysler Services in Zukunft das Nordamerika-Geschäft noch effizienter betreiben.

Fokussierung auf das automobiler Kerngeschäft

DaimlerChrysler Services hat im Geschäftsjahr 2002 mit der Veräußerung der restlichen Anteile an T-Systems ITS und mit dem Verkauf nicht automobiler Portfolien bei Capital Services seine Fokussierung auf das automobiler Kerngeschäft weitgehend abgeschlossen. Diese nicht automobiler Portfolien umfassten gewerbliche Immobilien und das »Asset-Based-Lending«-Geschäft (Betriebsmittelfinanzierungen). Darüber hinaus wurde eine Vereinbarung zur Übertragung der amerikanischen Geschäftsflugzeugsparte von Capital Services getroffen.

Mit den Erlösen aus dem Verkauf von Teilen des Capital-Services-Portfolios wollen wir die Absatzfinanzierung weiter stärken. Auch im Flottenmanagement wird DaimlerChrysler Services seine führende Position weiter ausbauen.

Erfolgreicher Start ins Einlagengeschäft

Nach dem Erwerb der Vollbanklizenz hat die DaimlerChrysler Bank ihr Dienstleistungsangebot in Deutschland ab dem 1. Juli 2002 erheblich verbreitert. Die Produktpalette umfasst jetzt Tagesgeld, Sparpläne, Festzinssparen und Kreditkarten mit dem attraktiven Bonusprogramm RoadMiles. Bereits in den ersten sechs Monaten vertrauten mehr als 50.000 Kunden der DaimlerChrysler Bank Einlagen im Wert von nahezu € 800 Mio. an. Damit wurden unsere Ziele deutlich übertroffen. Mit einem Konzern-Neukundenanteil von 30% hat die DaimlerChrysler Bank den Kreis potenzieller Käufer von Automobilen stark ausgeweitet. Bei einem Zinssatz für Tagesgeld von 3,6% ohne Begrenzung der Anlagesumme bot die Bank im Jahr 2002 äußerst attraktive Konditionen auf dem deutschen Markt. Das Produkt »Festzinssparen« sichert dem Kunden bei Laufzeiten von zwei bis sechs Jahren einen festen Anlagezins. Beim Bonusprogramm RoadMiles werden neben den Umsätzen mit den Kreditkarten DaimlerChrysler Card und MercedesCard auch bei Abschluss von Anlageprodukten Bonuspunkte gewährt, die der Kunde gegen Sachprämien eintauschen kann.

Auftrag für satellitengestütztes Mautsystem

Im September 2002 hat die Bundesregierung das Bieterkonsortium Toll Collect mit dem Aufbau und Betrieb eines satellitengestützten Mautsystems für Lkw über zwölf Tonnen in Deutschland beauftragt, das im August 2003 eingeführt werden soll. DaimlerChrysler Services ist an dem Konsortium mit 45% beteiligt. Der Betreibervertrag hat eine Laufzeit von zwölf Jahren. Wir rechnen mit einem jährlichen Umsatzvolumen von € 500 Mio.

Mit Toll Collect erhält Deutschland eines der weltweit modernsten und intelligentesten Systeme zur Erhebung von Straßenmaut. Toll Collect basiert auf innovativer Satelliten- und Mobilfunktechnik. Das flexible System kann an die spezifischen Bedürfnisse anderer Länder angepasst werden. DaimlerChrysler Services plant daher, an Ausschreibungsverfahren für Mauterhebungsprojekte in anderen europäischen Ländern sowie in Asien teilzunehmen.

Übrige Aktivitäten

MTU Aero Engines trotz anhaltender Belastungen im Triebwerksmarkt mit hohem Auftragseingang | EADS erreicht trotz schwieriger Marktbedingungen Ergebnis- und Umsatzziele | Große Fortschritte bei der Restrukturierung von Mitsubishi Motors

Deutlicher Ergebniszuwachs im Jahr 2002

Im Segment Übrige Aktivitäten sind der Geschäftsbereich MTU Aero Engines sowie unsere Beteiligungen an der EADS (33%) und der Mitsubishi Motors Corporation (37,1%) zusammengefasst. Dieses Segment beinhaltet auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften. Bis zum Ende des ersten Quartals 2002 war auch die 40%-Beteiligung an der TEMIC enthalten, die mit Wirkung zum 1. April 2002 an die Continental AG veräußert wurde. Die anteiligen operativen Ergebnisse unserer Beteiligungen EADS und Mitsubishi Motors gehen in den Operating Profit von DaimlerChrysler mit einem Zeitversatz von einem Quartal ein. Im Operating Profit des Jahres 2002 von DaimlerChrysler sind daher die Ergebnisbeiträge der Monate Oktober 2001 bis September 2002 enthalten.

Der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten erreichte im Jahr 2002 €0,9 (i. V. €1,2) Mrd. Darin enthalten ist ein Einmalsertrag in Höhe von €156 Mio. aus der Veräußerung unseres 40%-Anteils an der TEMIC und damit verbundener Aktivitäten. Im Jahr 2001 waren insgesamt Einmalserträge von €1,0 Mrd. zu verzeichnen, die sich als Saldo aus der Veräußerung der Adtranz, dem Verkauf des 60%-Anteils an der TEMIC, einem Einmalsertrag aus dem Anteilstausch im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS bei der EADS sowie aus dem Restrukturierungsaufwand bei Mitsubishi Motors ergaben. Der um Einmaleffekte bereinigte Operating Profit beträgt €747 (i. V. €205) Mio.

Übrige Aktivitäten

	2002	2002	2001
In Millionen	US \$	€	€
Operating Profit	947	903	1.181
Operating Profit bereinigt	783	747	205

MTU Aero Engines

Globale Geschäftstätigkeit der MTU Aero Engines

Der Geschäftsbereich MTU Aero Engines entwickelt und fertigt gemeinsam mit seinen Partnern zivile und militärische Triebwerke sowie Industriegasturbinen. Als weltweit größter unabhängiger Anbieter im Bereich der Instandhaltung ziviler Triebwerke übernimmt die MTU Aero Engines zudem die Instandsetzung von Flugtriebwerken und Industriegasturbinen.

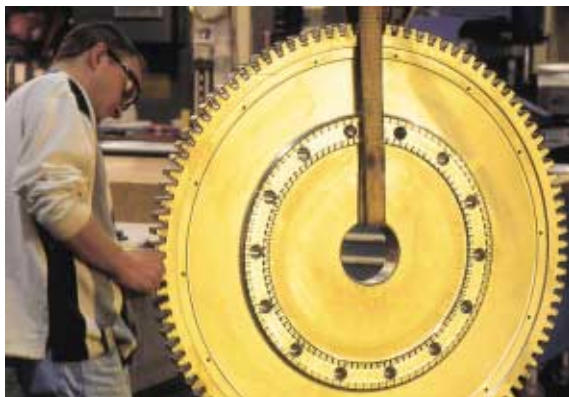
MTU Aero Engines

	2002	2002	2001
In Millionen	US \$	€	€
Umsatz	2.093	2.215	2.487
Auftragseingang	2.014	2.131	2.183
Beschäftigte (31.12.)		8.376	7.839

Hoher Auftragseingang trotz anhaltender Belastung im Markt für Triebwerke

Die Auswirkungen der Terroranschläge vom 11. September 2001 haben im Jahr 2002 zu deutlichen Umsatzrückgängen in der zivilen Luftfahrt geführt, was sich auch auf die Geschäftsentwicklung der MTU Aero Engines ausgewirkt hat.

So sank der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 11% auf insgesamt €2,2 Mrd. Besonders gravierend waren die Einbußen mit 30% im zivilen Serien- und Ersatzteilgeschäft, die durch Umsatzzuwächse an den Maintenance-Standorten und durch das Militärgeschäft teilweise kompensiert werden konnten. Das Militärgeschäft profitierte im Jahr 2002 vor allem vom Serienhochlauf für das Triebwerk EJ200, dem Antrieb für den Eurofighter.



Eine Turbinenscheibe, hergestellt von der MTU Aero Engine Components



Der neue Airbus A340-600: Das neueste viermotorige Langstrecken-
großraumflugzeug der Airbus-Familie hat einen geringen Treibstoff-
verbrauch und verursacht dadurch niedrigere Betriebskosten als jedes
andere Langstreckenflugzeug.

Mit insgesamt €2,1 Mrd. hat die MTU Aero Engines den Auftragseingang des Vorjahres knapp erreicht (-2%), was auf die ungünstige Entwicklung des Wechselkurses des US-Dollar zurückzuführen ist. Im Zivilgeschäft sind hohe Aufträge für das Triebwerk GP7000, den Antrieb für den Airbus A380, eingegangen. Im Behördengeschäft fiel zudem der Auftragseingang um 9% geringer aus. Dies ist im Wesentlichen auf die Verzögerungen bei den Vertragsabschlüssen für das Militärtransportflugzeug A400M zurückzuführen.

Trotz der insgesamt schwierigen Umfeldbedingungen konnte die MTU Aero Engines GmbH wiederum einen deutlich positiven Beitrag zum Konzernergebnis von DaimlerChrysler leisten.

Zukunftssicherung durch neue Projekte

Auch in dem aktuell schwierigen Umfeld will die MTU Aero Engines ihre Wachstumsstrategie durch höhere Anteile an künftigen Triebwerksprogrammen fortsetzen. Die Auswahl des MTU-Hochdruckverdichters für das zivile PW6000-Triebwerk von Pratt & Whitney ist hierfür ein entscheidender Meilenstein: Erstmals ist es der MTU Aero Engines gelungen, eigenverantwortlich in einem zivilen Kerntriebwerk vertreten zu sein. Die Nutzung des MTU-Hochdruckverdichters durch Pratt & Whitney ist eine wichtige Voraussetzung, um den Auftragsanteil der MTU Aero Engines an neuen Triebwerksprogrammen weiter zu erhöhen und somit stärker als bisher an bedeutenden Zukunftsprogrammen beteiligt zu sein.

EADS

Umsatz und Ergebnis auf Zielniveau

Als weltweit zweitgrößtes Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen hat die EADS (European Aeronautic Defence and Space Company) trotz eines schwierigen Marktumfelds sowie der angespannten Lage in den öffentlichen Haushalten ihre Umsatz- und Gewinnziele für das Jahr 2002 erreicht. Der nach den International Accounting Standards (IAS) ermittelte Umsatz lag mit € 29,9 Mrd. um 3% unter dem Vorjahresniveau.

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT, vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten) erreichte in den ersten neun Monaten € 1,0 Mrd. (i. V. € 1,1 Mrd.). Dieses positive Ergebnis der EADS ist auf den anhaltenden Markterfolg ihrer Produkte, die weiteren Kostensenkungen und auf die Synergieeffekte aus der Integration zurückzuführen. Am 10. Februar 2003 hat die EADS bekannt gegeben, dass sie im Gesamtjahr 2002 ein EBIT erreichen wird, das leicht über dem angestrebten Ziel von € 1,4 Mrd. liegt.

Der Auftragseingang der EADS war mit € 31,0 Mrd. im Jahr 2002 erneut höher als der Umsatz. Der Auftragsbestand von € 168 Mrd. am Jahresende 2002 entspricht einem Umsatz von mehr als fünf Jahren. Zudem rechnet die EADS kurzfristig mit einem weiteren kräftigen Auftragszuwachs, der insbesondere dem jüngsten Erfolg von

Airbus und den erwarteten Verteidigungsprogrammen, wie dem militärischen Transportflugzeug Airbus A400M, dem britischen Satellitenprojekt Skynet 5 und dem Lenkflugkörperprogramm Meteor, zuzuschreiben ist.

Großaufträge für Airbus trotz schwieriger Marktlage

Airbus erhielt bis zum Jahresende 2002 insgesamt 300 Neuaufträge und hat damit seine starke Marktposition behauptet. Dies entspricht einem Marktanteil von 54% sowohl nach Stückzahlen als auch wertmäßig. Einen bedeutenden Großauftrag erhielt Airbus von der Fluggesellschaft easyJet, die 120 Flugzeuge vom Typ A319 orderte. Das Logistikunternehmen FedEx bestellte zehn Flugzeuge der Frachtversion des A380. Insgesamt stieg die Zahl der Festaufträge für den A380 auf 95 Flugzeuge. Mit 303 Auslieferungen hat Airbus das angestrebte Ziel von 300 ausgelieferten Flugzeugen für das Gesamtjahr erreicht. Der Auftragsbestand belief sich zum 31. Dezember 2002 auf 1.505 Flugzeuge. Bezogen auf die Fertigungsraten Ende 2002 entspricht dies einer Produktionsauslastung von mehr als fünf Jahren.

Erfolgreich auch im Verteidigungsgeschäft

Im Verteidigungsgeschäft war die EADS vor allem aufgrund der Aufträge in den Bereichen Lenkflugkörper und Verteidigungselektronik erfolgreich. Zusammen mit nordamerikanischen Partnern wurde die EADS als bevorzugter Anbieter für die Lieferung von Missionsflugzeugen und Radarsystemen an die US-Küstenwache ausgewählt. Damit hat die EADS ihre Wettbewerbsfähigkeit auf diesem strategisch wichtigen Markt nachhaltig unter Beweis gestellt.

Planmäßige Entwicklung anderer Bereiche

Der Bereich Aeronautics verzeichnete im Jahr 2002 einen positiven Geschäftsverlauf, der vor allem auf die erfreuliche Entwicklung beim Hubschrauberhersteller Eurocopter zurückzuführen ist. Aufgrund der anhaltend schwachen Marktsituation ist die Lage im Geschäftsbereich Space weiterhin angespannt, so dass die eingeleiteten Maßnahmen zur Umstrukturierung und Kontrolle der operativen Kosten auch im Jahr 2003 höchste Priorität haben werden.

Mitsubishi Motors

Ergebnissituation weiter verbessert

Die Mitsubishi Motors Corporation (MMC), das viertgrößte japanische Automobilunternehmen, hat die eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen weitergeführt und Absatz, Umsatz sowie Ergebnis gesteigert. In den ersten sechs Monaten des am 31. März 2003 endenden Geschäftsjahres stieg der Absatz von Mitsubishi Motors um 8% auf 874.000 (i. V. 808.000) Fahrzeuge. Der Pkw-Absatz erhöhte sich auf 798.000 (i. V. 736.000) Fahrzeuge. Hier konnte die stark rückläufige Absatzentwicklung in Japan (-10%) und Europa (-8%) mit den deutlichen Zugewinnen in Nordamerika (+12%) und in den übrigen Märkten (+25%) mehr als ausgeglichen werden. Der Absatz von Nutzfahrzeugen stieg auf 76.000 (i. V. 72.000) Fahrzeuge. Insbesondere die Märkte in Asien, im Mittleren Osten und in Afrika haben dazu beigetragen.

Der Umsatz nahm im gleichen Zeitraum um 6% auf ¥ 1.619 Mrd. (€ 13,9 Mrd.) zu und ist damit erstmals seit 1997 wieder gewachsen. Während der Umsatz im Personenwagengeschäft weltweit um 8% auf ¥ 1.276 Mrd. (€ 10,9 Mrd.) zulegen konnte, wurde das Vorjahresniveau von ¥ 352,4 Mrd. bei den Nutzfahrzeugen infolge des stark rückläufigen japanischen Marktes mit ¥ 342,5 Mrd. (€ 2,9 Mrd.) nicht erreicht werden.

Das nach japanischer Rechnungslegung ermittelte operative Ergebnis war im ersten Halbjahr mit ¥ 23,5 Mrd. (€ 201 Mio.) um ¥ 36,6 Mrd. (€ 313 Mio.) höher als im ersten Halbjahr 2001. Die Verbesserung geht vor allem auf die Fortschritte beim Restrukturierungsprogramm, aber auch auf den erreichten Umsatzzuwachs zurück.

Deutliche Fortschritte bei der Restrukturierung

Im Rahmen seiner Restrukturierungsaktivitäten erzielte Mitsubishi Motors bisher deutliche Fortschritte. Die für das erste Halbjahr angestrebten Ergebnisverbesserungen wurden deutlich übertroffen. Im Juni 2002 ist MMC aus der japanischen Zulieferorganisation Kashiwa-Kai ausgetreten. Danach wurden die Beschaffungsprozesse internationaler und effizienter ausgerichtet. Mitsubishi Motors geht daher mittlerweile davon aus, dass die für das Geschäftsjahr 2003/04 geplanten Materialkosteneinsparungen in Höhe von 15% bereits wesentlich früher erreicht werden.

Produktoffensive sichert künftiges Wachstum

Im November 2002 hat MMC in Japan den neuen Kleinwagen Colt eingeführt. Mit mehr als 15.000 bestellten Fahrzeugen bis zum Ende des ersten Verkaufsmonats verlief die Markteinführung dieses für MMC sehr wichtigen Modells bisher erfolgreich. Mit dem Colt wurde zudem eine umfangreiche Produktoffensive gestartet, die mit einem neuen, eigenständigen Design die Identität der Marke Mitsubishi weltweit neu definieren soll, um zusätzliche Kunden zu gewinnen. Für die Jahre 2002 bis 2007 beabsichtigt MMC, insgesamt zwölf neue Modelle mit unterschiedlichen Varianten für Nordamerika, Europa, Asien und die übrigen Märkte einzuführen.



Der im November 2002 eingeführte Mitsubishi Colt war bereits im Dezember das drittmeist verkaufte Auto Japans.

Zusammenarbeit in der Allianz weiter vertieft

Am 20. September 2002 haben der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler und der Vorstand von Mitsubishi Motors einer weiteren Vertiefung der Zusammenarbeit beider Unternehmen zugestimmt. Daraufhin hat MMC am 6. Januar 2003 seinen Bereich Nutzfahrzeuge in eine separate Gesellschaft, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), ausgegründet. Im März 2003 beabsichtigt DaimlerChrysler 43% der Anteile an MFTBC für rund € 760 Mio. zu übernehmen. Die Mitsubishi-Gruppengesellschaften (wie zum Beispiel Mitsubishi Corporation, Mitsubishi Heavy Industries, Bank of Tokyo Mitsubishi und andere) werden für rund € 265 Mio. insgesamt 15% der Anteile erwerben. Die restlichen 42% werden von MMC gehalten. Sowohl DaimlerChrysler als auch MFTBC werden deutliche Effizienz- und Kostenvorteile realisieren können, indem die Einkaufs- und Vertriebsorganisationen gemeinsam genutzt, Investitionen gebündelt sowie Entwicklungsaktivitäten in den Bereichen Fahrzeug-Chassis, Komponenten und Antriebsstrang zusammengelegt werden.

Im Bereich der Personenkraftwagen wurden im Jahr 2002 im Rahmen der Allianz außerdem die Entwicklungsaktivitäten für gemeinsame Plattformen zwischen MMC und DaimlerChrysler intensiviert. Der im November in Japan eingeführte Colt basiert auf einer gemeinsamen B-Segment-Plattform, die 2004 auch im viersitzigen smart zum Einsatz kommen wird. Ähnliche Projekte gibt es zwischen MMC und der Chrysler Group für Fahrzeuge im C- und D-Segment. Generell sind mit diesen Projekten für beide Unternehmen Synergien in den Bereichen Forschung & Entwicklung, Einkauf und Produktion realisierbar (vgl. Seite 42 f.).

Im Vertrieb hat Mitsubishi Motors im September 2002 mit kanadischen Händlern von DaimlerChrysler Verträge abgeschlossen, um dadurch den kanadischen Markt zu erschließen. Ein ähnliches Vorgehen wurde im Januar 2003 in Mexiko gewählt und ist später auch für Südafrika und Osteuropa geplant. Im Gegenzug hat DaimlerChrysler begonnen, Fahrzeuge der Marke smart in Japan über Mitsubishi-Händler zu vertreiben.

Im Bereich Produktion sind MMC und DaimlerChrysler eine Partnerschaft in China eingegangen. Dort wird Mitsubishi Motors die Produkte Pajero Sport und Outlander im Beijing-Jeep-Werk produzieren.

Forschung & Technologie

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen mit € 6,2 Mrd. weiter auf hohem Niveau | Schwerpunkt auf Weiterentwicklung konventioneller und alternativer Antriebe | Notbremssystem für Nutzfahrzeuge vorgestellt | Deutlicher Fortschritt bei Fahrerassistenzprogrammen

Vorsprung durch Innovation

Für DaimlerChrysler ist Innovation ein entscheidendes Kriterium, um sich von seinen Wettbewerbern in der Automobilindustrie abzuheben. Die zentrale Konzernforschung und die Entwicklungsbereiche der Geschäftsfelder schaffen hierfür die technologischen Grundlagen. Im Jahr 2002 wendete DaimlerChrysler insgesamt € 6,2 (i. V. € 6,0) Mrd. für die Forschung an und die Entwicklung von neuen Produkten und Technologien auf. Zum Jahresende waren insgesamt 2.600 (i. V. 2.700) Personen in der zentralen Konzernforschung tätig, weitere 24.900 (i. V. 25.400) arbeiteten in den Entwicklungsbereichen der Geschäftsfelder Mercedes Car Group, Chrysler Group und Nutzfahrzeuge. Im Jahr 2002 konzentrierte sich das Ressort Forschung & Technologie im Wesentlichen auf sieben Technologiefelder:

- Antriebstechnologie
- Fahrzeugaufbau und Mensch-Maschine-Interaktion
- Werkstofftechnologie
- Produktionstechnologie
- Intelligente Transportsysteme
- Software- und Prozesstechnologie
- Elektronik und Mechatronik

Senkung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen

Eine der zentralen Herausforderungen für die Zukunftsfähigkeit des Automobils ist die nachhaltige Verringerung der CO₂-Emissionen, insbesondere durch einen geringeren Kraftstoffverbrauch. Aufgrund der starken Verbreitung der konventionellen Antriebstechnik, das heißt Antrieb durch einen Verbrennungsmotor, arbeitete DaimlerChrysler im Jahr 2002 weiter intensiv daran, die in Selbstverpflichtung übernommenen bzw. durch die Gesetzgebung geforderten Reduzierungen des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen zu erreichen. In diesem Zusammenhang entwickeln wir mit Hochdruck Systeme zur Verringerung von Rußpartikeln sowie weiteren Schadstoffen im Dieselabgas.

Darüber hinaus galten unsere Anstrengungen der kontinuierlichen Verbesserung der konventionellen Antriebe sowie der Weiterentwicklung alternativer Antriebe, insbesondere von Starter-Generator-Antrieben sowie von Hybrid- und Brennstoffzellentechnologien (vgl. S. 54). Zusätzlich wollen wir durch konsequenten Leichtbau das Fahrzeuggewicht reduzieren sowie den Roll- und Luftwiderstand unserer Fahrzeuge senken.

Schwerpunkte unserer Forschungsaktivitäten an Benzin- und Dieselmotoren waren eine verbesserte Verbrennung und Einspritzung, neuartige Aufladesysteme, innovative Abgasreinigungssysteme und stufenlose Getriebebauarten. Darüber hinaus haben wir die Chancen neuer Kraftstoffe, wie beispielsweise Dieselkraftstoff aus Biomasse oder Erdgas, erforscht. Aus unserer Sicht können beide einen wichtigen Beitrag zu einem umweltfreundlichen Straßenverkehr leisten (vgl. S. 56 f.).

Sicherheit im Straßenverkehr

Um Sicherheit und Fahrkomfort weiter zu steigern, haben wir den »vorausschauenden Antriebsstrang« entwickelt, der zahlreiche Informationen im Fahrzeug miteinander verknüpft. Dazu zählen beispielsweise Daten über das Fahrtziel, das Verkehrsaufkommen, die Topografie der gewünschten Route und den persönlichen Fahrstil. Das System errechnet die »optimale Fahrweise« und wählt die notwendigen Motorkennlinien, Drehzahlen und Gänge, um bei größtem Fahrkomfort die höchstmögliche Kraftstoffersparnis zu erreichen.

Ein weiteres Beispiel für vorausschauende Technologien ist das Notbremssystem »Protector« für Nutzfahrzeuge. Ein Radarsystem macht den Fahrer auf eine Gefahrensituation aufmerksam und leitet bei höchster Kollisionsgefahr eine automatische Notbremsung ein. Erstmals wurde damit ein aktives und umfelderkenndes Notbremssystem gezielt für den Einsatz in der Serie entwickelt. Es wurde als Finalist für den Deutschen Zukunftspreis, eine Ehrung des Bundespräsidenten für wegweisende Technik und Innovation, ausgezeichnet.

Durchdachte Bedienung für entspanntes und komfortables Fahren

Mit der wachsenden Fülle von Bedienfunktionen für Heizung, Klima, Radio, Telefon, Navigation oder die Wahl von Komfortstufen für Motor und Federung steigen auch die Ansprüche an ihre Bedienbarkeit. Die Systeme müssen sich intuitiv benutzen lassen und dürfen den Fahrer nicht ablenken.

Mit dem Bewertungstool ADAM (Advanced Driver Attention Metrics) haben wir eine Möglichkeit geschaffen, die Ablenkungswirkung von Fahrerassistenz- und Fahrerinformationssystemen zuverlässig und objektiv zu ermitteln. Mit ADAM können wir neue Bedienungssysteme bereits im frühen Entwicklungsprozess optimieren.

Zu diesen neuen Systemen zählt auch das sprachbediente Informationssystem »Mobility Butler«. Im natürlichen Sprachdialog nimmt der »Butler« Befehle entgegen, führt sie selbstständig aus und assistiert dem Fahrer bei einer Vielzahl von Anfragen. Für die Parkplatzsuche haben wir beispielsweise einen ersten Prototypen erfolgreich getestet.

Grundlegende Akzeptanzuntersuchungen werden im neu eröffneten Customer Research Center (CRC) in Berlin-Marienfelde angestellt. Dort analysieren Experten verschiedene Fahrzeugkomponenten, fahrzeugnahe Dienstleistungen sowie Gesamtfahrzeuge im Verkehr. Um beispielsweise eine hochwertige und markentypische Anmutung im Interieur zu garantieren, werden sowohl Tastsinn als auch Hören und Sehen in speziellen Labors untersucht.



Das automatische Notbremssystem PROTECTOR warnt den Fahrer vor einem drohenden Auffahrunfall zunächst akustisch und optisch. Reagiert er nicht, bremst das System den Lkw mit maximaler Verzögerung ab.

Alternative Antriebe

Alternative Antriebskonzepte als Schlüssel für nachhaltige Mobilität | Hybridfahrzeuge mit geringerem Kraftstoffverbrauch gegenüber konventionellem Antrieb | Praxiseinsatz von Brennstoffzellenfahrzeugen markiert bedeutenden Meilenstein auf dem Weg zur Marktreife

Vision nachhaltiger Mobilität

DaimlerChrysler sieht in alternativen Antriebskonzepten und neuen biogenen bzw. regenerativen Kraftstoffen (vgl. S. 56 f.) mittel- und vor allem langfristig einen weiteren Schlüssel für die Realisierung unserer Vision einer nachhaltigen Mobilität. Die Innovationsführerschaft im Bereich der Antriebstechnik zu sichern, ist ein Eckpfeiler unserer auf langfristige Wertsteigerung ausgelegten Unternehmensstrategie. DaimlerChrysler arbeitet daher mit Nachdruck an der Entwicklung von Brennstoffzellen- und Hybridantrieben.

Höhere Leistung bei Hybridantrieb

DaimlerChrysler entwickelt seit mehreren Jahren Hybridfahrzeuge auf Basis verschiedener Fahrzeugplattformen. Bisher haben wir eine ganze Reihe von Hybrid-Konzeptfahrzeugen, von der Mercedes-Benz-A-Klasse »Hyper« über den »smart hyper« und den Dodge Durango bis hin zum Chrysler Sebring, vorgestellt. Die Hybridtechnologie verbindet auf intelligente Weise den konventionellen Verbrennungsmotor mit dem elektrischen Antrieb und ermöglicht, wie beispielsweise beim im April 2002 vorgestellten Chrysler Sebring, eine signifikante Verringerung des Kraftstoffverbrauchs bei gleichzeitig deutlich verbesserter Leistung. Die aufwändigere Fahrzeugtechnik führt jedoch zu erheblich höheren Herstellungskosten, und erlaubt deshalb nur in Ausnahmefällen, wie beim Dodge Ram Contractor Special, eine wirtschaftliche Vermarktung der Fahrzeuge. DaimlerChrysler konzentriert sich deshalb besonders darauf, die Herstellungskosten dieser Hybridfahrzeuge zu senken.

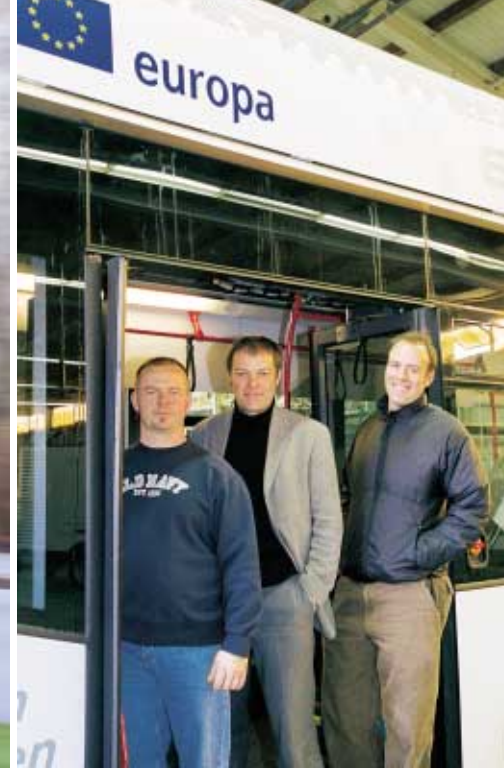
Erste Brennstoffzellenfahrzeuge im Praxistest

Seit der Präsentation der ersten Konzeptstudie NECAR 1 im Jahr 1994 entwickelte und erprobte DaimlerChrysler von der Mercedes-Benz-A-Klasse über den Jeep® Commander und den Mercedes-Benz Sprinter bis hin zum Omnibus NEBUS insgesamt 20 verschiedene Fahr-

zeugprototypen mit Brennstoffzellenantrieb. Im Oktober 2002 stellte DaimlerChrysler die ersten Brennstoffzellen-Fahrzeuge für den Flotteneinsatz vor. Es handelte sich dabei um 30 Citaro-Stadtbusse der Marke Mercedes-Benz, die ab dem Jahr 2003 an Verkehrsbetriebe in zehn europäischen Großstädten ausgeliefert werden, und um 60 Mercedes-Benz-A-Klasse-Fahrzeuge. Diese werden im Straßenverkehr durch den Schriftzug »F-Cell« als Brennstoffzellenfahrzeuge gut erkennbar sein. Sie werden ebenfalls ab dem Jahr 2003 im Rahmen von Kooperationen in verschiedenen Teilen der Welt von Kunden gefahren und auf Alltagstauglichkeit getestet. Die Busse werden im Linienverkehr unter verschiedenen klimatischen und topographischen Bedingungen eingesetzt und machen diesen innovativen und sauberen Antrieb für tausende Fahrgäste in Europa »erfahrbar«. Mit diesem Schritt hat DaimlerChrysler das Stadium der Konzeptfahrzeuge verlassen und einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zur Marktreife dieser zukunftsweisenden Antriebstechnologie erreicht. Die Praxiserfahrungen werden für die technologische Weiterentwicklung wichtige Hinweise bringen.

Die Brennstoffzellentechnik besitzt aufgrund ihres im Vergleich zum Verbrennungsmotor erheblich höheren Wirkungsgrades ein großes Potenzial zur Verringerung der CO₂-Emissionen. Sie steht jedoch wegen des grundlegend geänderten Antriebskonzepts erst am Anfang einer neuen, langfristig angelegten Technologieentwicklung und erfordert zudem eine neue Kraftstoffinfrastruktur für Wasserstoff oder Methanol. Mit Großserien ist daher erst für die nächste Dekade zu rechnen.





»Besonders fasziniert mich, dass diese zukunftsweisende Technologie emissionsfreie Mobilität ohne fossile Brennstoffe bietet« meint Rainer Bickel, zuständig für das Prototyping und Testing des Citaro-Brennstoffzellen-Busses. Im Rahmen des EU-Projektes werden 2003 insgesamt 30 Mercedes-Benz Citaro-Stadtbusse in 10 europäische Großstädte ausgeliefert und über zwei Jahre unter Beweis gestellt. Die nötige Wasserstoff-Infrastruktur wird parallel aufgebaut und erprobt. Energy for the future.



www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



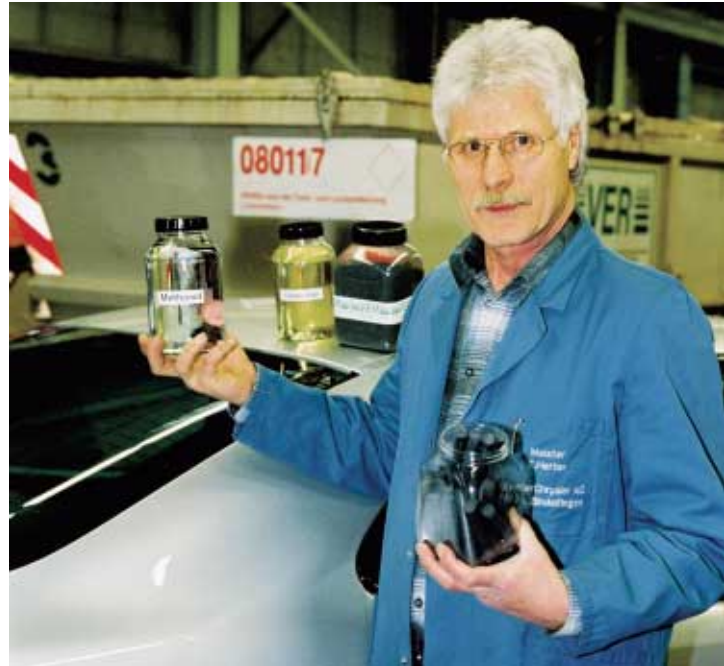
DaimlerChrysler und die Umwelt

Geringere Umweltbelastungen in der Fahrzeugherstellung und beim Fahrzeugbetrieb | Gesamtflottenverbrauch weiter verringert | Projekt zur Herstellung von Dieselkraftstoff und Methanol aus Biomasse gestartet | Konzernweite Förderung von Umweltschutzprojekten

Kontinuierlicher Prozess zur Erreichung von nachhaltiger Mobilität und Umweltschutz

Im Jahr 1992 verpflichteten sich auf der UN-Konferenz für nachhaltige Entwicklung in Rio de Janeiro Regierungsvertreter aus 180 Ländern auf das Leitbild einer »nachhaltigen Entwicklung«. Zehn Jahre später zeigt eine erste Bestandsaufnahme, dass es einerseits noch großer Anstrengungen bedarf, um der Vision von nachhaltigem Umweltschutz und Mobilität gerecht zu werden, es aber andererseits in den zurückliegenden Jahren in vielen Bereichen signifikante Fortschritte und Verbesserungen gegeben hat.

Auch bei DaimlerChrysler haben wir in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Veränderungen in die Wege geleitet, um die Belastungen für die Umwelt bei der Herstellung und dem Betrieb unserer Fahrzeuge deutlich zu vermindern. Dazu zählen zertifizierte Umweltschutzsysteme in unseren Werken und eine erhebliche Verringerung der Emissionen in der Produktion, beispielsweise bei spezifischen Lösemittelmmissionen um bis zu 80%. Eine deutlich gesteigerte Ressourceneffizienz und der vermehrte Einsatz nachwachsender Rohstoffe in der Fahrzeugherstellung tragen zur Entlastung der Umwelt bei. Im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserung haben wir bei unseren Fahrzeugen sowohl durch Veränderungen während des Lebenszyklus als auch von Modellgeneration zu Modellgeneration den Kraftstoffverbrauch und den Kohlendioxidstoß deutlich verringert. So sank der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der Pkw-Fahrzeugflotte von DaimlerChrysler in Deutschland seit 1995 um mehr als 22%.



Zur Reduzierung der in Mulden zwischengelagerten Lackabfälle werden nach der Extraktion von Wasser und Lösungsmitteln die festen Rückstände zu Pellets gepresst. Das daraus gewonnene hochreine Methanol kann als Kraftstoff in Verbrennungsmotoren oder in Brennstoffzellen verwendet werden.

Rund 40% des gesamten Forschungsbudgets bei DaimlerChrysler werden für die Themenfelder Verbrauch und Emissionen aufgewendet. Insbesondere die Entwicklung von Brennstoffzellen- und Hybridantrieben sowie von hocheffizienten Verbrennungsmotoren wurde bei DaimlerChrysler konsequent vorangetrieben (vgl. S. 52).

Auch der konventionelle Verbrennungsmotor hat noch weiteres Potenzial zur Verbesserung. Zwar sind beispielsweise beim Ottomotor die erreichten Emissionen, wie auch anerkannte Ökoinstitute attestieren, bereits heute extrem niedrig. Handlungsbedarf besteht allerdings noch beim Verbrauch.

Entscheidend wird sein, in allen Segmenten verbrauchsgünstige Fahrzeuge einzuführen, so dass auch der Gesamtflottenverbrauch weiter abnimmt. Die Herausforderung besteht darin, ein gutes Zusammenwirken zwischen Verbrauchsreduktion einerseits und Kundenattraktivität andererseits zu schaffen. Dass dies sehr gut gelingen kann, zeigt der Markterfolg des smart cdi – mit weitem Abstand der Marktführer im Segment der Drei-Liter-Fahrzeuge in Deutschland.

Regenerative Kraftstoffe – Option der Zukunft

Es ist jedoch offensichtlich, dass wir unsere Anstrengungen zur Verbesserung der Umweltbilanz des Verkehrs nicht nur auf das Fahrzeug beschränken dürfen. Vielmehr muss das »Gesamtsystem Fahrzeug und Kraftstoff« optimiert werden.

Vor diesem Hintergrund sind alternative und vor allem regenerative Kraftstoffe eine wichtige Ergänzung. Auch wenn bei den Erdölvorräten kurz- und mittelfristig keine Engpässe zu erwarten sind, müssen schon heute andere Optionen untersucht werden. Wir erforschen deshalb im Rahmen des so genannten Choren-Projekts, wie wir aus Biomasse Dieselmotoren oder Methanol herstellen können. Es ist zu erwarten, dass in diesem Bereich in den nächsten Jahren eine ähnliche Entwicklung eintreten wird wie beim Einsatz nachwachsender Rohstoffe in der Automobilproduktion.

Das Thema regenerative Kraftstoffe ist eng mit der Frage der Antriebstechnik verbunden. Bei der erforderlichen ganzheitlichen Betrachtung von der Erdölförderung bis zum Antrieb (»Well-to-Wheel«) zeigt sich, dass regenerative Kraftstoffe bereits beim Einsatz in konventionellen Verbrennungsmotoren einen signifikanten Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen leisten könnten. Neben unserer Kernaufgabe, der ständigen Verbesserung des Wirkungsgrads unserer Antriebe, wollen wir deshalb auch umweltverträglichen Kraftstoffen aktiv zum Marktdurchbruch verhelfen.

Förderung von Umweltschutzinnovationen

Zur Förderung des Umweltbewusstseins unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schreiben wir seit mehreren Jahren einen internen Umweltpreis aus, den »Environmental Leadership Award«. Der weltweit vergebene Preis honoriert besondere Umweltschutzleistungen von Beschäftigten und Zulieferern. Die breite Verankerung des Umweltschutzes im Unternehmen zeigt sich sowohl in der Statistik – allein im Jahr 2002 gingen mehr als 100 Verbesserungsvorschläge zum Umweltschutz aus über 50 Standorten in elf Ländern ein – als auch an der Bandbreite der unterschiedlichen Projekte.

- In Valencia, Venezuela, geben DaimlerChrysler-Mitarbeiter in zehn öffentlichen Schulen freiwillig Unterricht zum Thema Umweltschutz. Sie leisten damit einen aktiven Beitrag zur Wahrnehmung der gesellschaftlichen Verantwortung von DaimlerChrysler. In die begleitenden Umweltprojekte sind insgesamt 37.000 Personen einbezogen.
- Im Werk Sindelfingen war es möglich, das Sonderabfallaufkommen um 99% zu verringern und damit eine Kosteneinsparung von nahezu € 35 Mio. zu erzielen. Dieses Beispiel belegt, dass mit innovativen Konzepten zur Abfallvermeidung nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische Ziele erreicht werden können.
- Durch die Umstellung auf Gas, das in einer nahe gelegenen Deponie bislang ungenutzt verloren ging, werden im Heizwerk des Chrysler-Werks in St. Louis, Missouri, USA, jährlich 15.000 Tonnen CO₂ vermieden und eine Kosteneinsparung von mehr als € 300.000 erzielt.

Die Breite unseres Umweltengagements wird auch durch internationale Auszeichnungen honoriert. So wurde DaimlerChrysler anlässlich des Umweltgipfels in Johannesburg im September 2002 der »World Summit Business Award« verliehen. Auch aufgrund der Anstrengungen auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist DaimlerChrysler im Nachhaltigkeitsindex »Dow Jones Sustainability Index« enthalten.

Weltweiter Einkauf

Einkaufsvolumen von € 102,1 Mrd. | Neue Organisation für weltweite Beschaffung | Teilevielfalt deutlich verringert

Intensivierung des globalen Beschaffungsmanagements

DaimlerChrysler hat im Jahr 2002 von seinen Zulieferern Waren und Dienstleistungen im Wert von € 102,1 (i. V. € 106,5) Mrd. bezogen. Allein für die Automobilgeschäftsfelder hat der Bereich Global Procurement & Supply (GP&S) Güter und Dienstleistungen im Wert von insgesamt € 99,8 (i. V. € 101,2) Mrd. eingekauft.

Aufgrund des zunehmenden Wettbewerbsdrucks in der Zulieferbranche hat der Einkauf von DaimlerChrysler seine Organisation und Prozesse darauf ausgerichtet, Aktivitäten weltweit besser zu koordinieren sowie den internen Wissens- und Technologietransfer zu beschleunigen. Damit soll die Lieferantenbasis noch stärker global ausgelegt werden.

Weltweite Konzentration auf leistungsfähige Lieferanten

Der harte Wettbewerb in der Automobilindustrie und die zunehmende Komplexität der Fahrzeuge führt zu höheren Anforderungen an die Lieferanten. Aus diesem Grund gewinnen die Auswahl kosteneffizienter Lieferanten und das Nutzen von Skaleneffekten zunehmend an Bedeutung. Etwa 40% der Waren und Dienstleistungen beschaffte DaimlerChrysler im Berichtsjahr in Deutschland, weitere 8% in den Partnerländern der Europäischen Union. Der Anteil des nordamerikanischen Beschaffungsvolumens beträgt ca. 48%. Aufgrund der stärkeren Ausrichtung der Konzernaktivitäten auf die asiatischen Märkte analysieren wir derzeit intensiv die dortigen Beschaffungsmärkte.

Im Jahr 2002 wurden insgesamt rund 700 Auktionen über die Internetplattform Covisint abgewickelt.

Das Unternehmen Covisint, an dem DaimlerChrysler gemeinsam mit anderen Automobilherstellern beteiligt ist, stellte die entsprechende Technik bereit und führte das Bieterverfahren durch. Die Bedeutung des »online bidding« als modernes und effizientes Beschaffungsinstrument hat damit deutlich zugenommen.

Neue Organisation und Prozesse für den weltweiten Einkauf

Um auch bei Nichtproduktionsmaterial (Güter, die nicht direkt in das Produkt eingehen, aber für die Herstellung benötigt werden, zum Beispiel Maschinen) Kosteneinsparungen bei gleichzeitig verbesserter Qualität und höherem Volumen zu erreichen, wurde die neue »International Procurement Services Organization« (IPS) gebildet. Sie hat zum Ziel, Materialgruppen mit globalen Synergiepotenzialen künftig nur von einem Bereich beschaffen zu lassen.

Im Bereich produktives Material (Güter, die direkt in die Produkte eingehen, etwa Stahl, Lacke, Reifen) setzte GP&S ebenfalls ein Lead-Buyer-Modell um, das die Kommunikation und Koordination zwischen den Einkaufsbereichen der Mercedes Car Group, der Chrysler Group und des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge verbessern soll. Die »Lead-Buyers« überwachen in Zusammenarbeit mit den Einkäufern der jeweiligen Fahrzeugmarken weltweit die Beschaffung bestimmter Materialgruppen.

Die neue Einkaufsorganisation ist ein wichtiger Schritt, den Einkauf von DaimlerChrysler schlagkräftiger zu machen und vorhandene Ressourcen weltweit zu nutzen.

Vereinheitlichung von Informationstechnologie und Prozessen

Um das Arbeiten in der neuen Organisationseinheit zu erleichtern, wurden die Prozesse vereinheitlicht sowie ein gemeinsamer Materialgruppenschlüssel für zu beschaffende Waren und Teile eingeführt. Auf der Grundlage modernster Informationstechnologien haben wir die in allen Einkaufsbereichen existierenden Beschaffungssysteme integriert, um so einen weltweiten Informationsfluss zu gewährleisten. Alle für einen weltweit tätigen Einkauf benötigten Informationen werden in einer Datenbank, einem Data-Warehouse, gespeichert.

Verringerte Teilevielfalt durch Bündelung in Materialgruppen

Im Rahmen der vom EAC veranlassten Commodity-Strategien haben wir Lieferanten mit gleichem oder ähnlichem Angebotsspektrum in Gruppen zusammengefasst. Analog dazu wurden im Rahmen der Bündelung auch Warengruppen gebildet. Mit einem optimierten Lieferantenkreis wird DaimlerChrysler das Einkaufsvolumen mit seinen leistungsstärksten Zulieferern bei gleichzeitig sinkenden Kosten erhöhen.

Durch die Bündelung von Materialien kann das zu beschaffende Volumen identischer Teile und Werkstoffe deutlich gesteigert werden. Gleichzeitig profitieren die Lieferanten von Kostendegressionseffekten. Um das Markenprofil nicht zu beeinträchtigen, werden nur solche Teile in Gruppen zusammengefasst, die für die Marke von untergeordneter Bedeutung sind (vgl. S. 42 f.).

Umsetzung der Commodity-Strategien

Im Rahmen der Umsetzung der Commodity-Strategie haben wir im Jahr 2002 beispielsweise die folgenden Entscheidungen getroffen:

Bisher wurden bei DaimlerChrysler 14 unterschiedliche Pumpen zum Antrieb der Servolenkungen in unsere Fahrzeuge eingebaut. Im Rahmen einer kritischen Überprüfung der unterschiedlichen Bauweisen stellte sich heraus, dass ab dem Jahr 2006 nur noch drei Varianten benötigt werden. Dies wird auch zu einer Reduzierung der Zahl der Lieferanten führen.

Zum Messen des Reifendrucks haben wir bisher drei verschiedene Sensoren eingesetzt. Künftig wird nur noch ein Sensortyp zum Einsatz kommen, der die unterschiedlichen Anforderungen der Geschäftsfelder Mercedes Car Group, Chrysler Group sowie unseres Allianzpartners Mitsubishi Motors hinsichtlich elektrischer Steuerung, Temperatur und Technik des Ventils erfüllt. Darüber hinaus lassen sich auch durch die Reduzierung der Ventilvarianten beträchtliche Einsparungen erzielen.

Um die Antriebe des Heckscheibenwischers zu vereinheitlichen, setzen wir künftig identische Motoren für die Wischer in mehreren Fahrzeuglinien ein. Bei den Abgasanlagen haben wir die Preise, welche die einzelnen Geschäftsbereiche zahlen, analysiert. Die bestehenden Preisunterschiede wurden dann in den Verhandlungen mit den Lieferanten beseitigt.



Erhebliche Einsparpotenziale durch die Bündelung von Einkaufsumfängen: Zum Messen des Reifendrucks in Pkw-Reifen wird weltweit künftig nur noch ein Sensortyp zum Einsatz kommen.

Ein weiteres Beispiel ist die Einigung der Geschäftsbereiche Mercedes-Benz Lkw und Freightliner/ Sterling/Thomas Built Buses auf den Einsatz gleicher Kältekompressoren in Fahrzeugen der Marken Mercedes-Benz und Freightliner. Gemeinsam mit den Entwicklungsbereichen analysieren wir derzeit, ob ein Kühler von Mercedes-Benz in einen Freightliner-Lkw eingebaut werden kann.

Um bei der Beschaffung für künftige Modelle und Fahrzeugreihen Kosteneinsparungen in größerem Umfang realisieren zu können, halten wir regelmäßig Workshops ab, in denen neue Ideen gesammelt und vorhandenes Know-how ausgetauscht werden.

DaimlerChrysler in der Gesellschaft

DaimlerChrysler übernimmt weltweit gesellschaftliche Verantwortung | Förderung von sozialen, humanitären, kulturellen, ökologischen und wissenschaftlichen Projekten | Unterstützung der Grundsätze des UN-Pakts »Global Compact« | Engagement zur Eindämmung von HIV/AIDS in Südafrika | Erster Sozialbericht vorgestellt

DaimlerChrysler – Weltkonzern und Weltbürger

Als weltweit tätiges Automobil- und Dienstleistungsunternehmen versteht sich DaimlerChrysler auch als Teil der Gesellschaft. Wir wollen an jedem Standort, an dem wir tätig sind, und auch in der Weltgemeinschaft insgesamt gesellschaftliche Verantwortung übernehmen.

Die Akzeptanz unserer Produkte und Dienstleistungen schafft die Voraussetzung dafür, dass DaimlerChrysler auf vielfältige Art und Weise weltweit Leistungen für Umwelt und Gesellschaft erbringen kann. DaimlerChrysler möchte in Partnerschaft mit allen politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entscheidungsträgern an einer Erfolg versprechenden Zukunft mitwirken.

Grundpfeiler unseres Handelns: Global Compact und Integrity Code

DaimlerChrysler möchte, dass alle Menschen von der Globalisierung profitieren – unabhängig davon, wo sie leben. Wir unterstützen deshalb den vom General-

sekretär der Vereinten Nationen Kofi Annan ins Leben gerufenen Pakt »Global Compact«. Die im »Global Compact« verankerten Grundsätze bilden auch für unser Unternehmen an allen unseren Standorten den Rahmen für verantwortungsbewusstes Handeln. Diese Grundsätze ergänzen bereits bestehende interne Richtlinien wie Bestimmungen zu Chancengleichheit und Gesundheitsschutz, die Verpflichtung zum Schutz der Umwelt und den »Integrity Code«, den wir schriftlich vereinbart haben (vgl. S. 153). Ein wichtiger Schritt, den »Global Compact« zum Erfolg zu führen, ist die Verankerung seiner Ziele im Bewusstsein aller Beschäftigten. DaimlerChrysler und seine neu gegründete Welt-Arbeitnehmervertretung (World Employee Committee) arbeiten in dieser Frage sehr eng zusammen.

Aufgrund unserer selbst auferlegten Verpflichtung zu gesellschaftlicher Verantwortung unterstützen wir weltweit soziale, humanitäre, kulturelle, ökologische und wissenschaftliche Projekte. Das Unternehmen spendet in Notsituationen, es sponsert gemeinnützige Projekte und engagiert sich in Stiftungen. Mit all seinen Engagements bringt DaimlerChrysler zum Ausdruck: »We care – Wir helfen«. Dieser Auftrag leitet uns bei allen Förderaktivitäten.

Prinzipien des »Global Compact«

Menschenrechte

1. Unternehmen sollen den Schutz der international verkündeten Menschenrechte innerhalb ihres Einflussbereichs gewährleisten und
2. sicherstellen, dass sie nicht indirekt in Menschenrechtsverletzungen verwickelt sind.

Arbeit

3. Unternehmen sollen die Vereinigungsfreiheit und das Recht auf kollektive Verhandlungen für ihre Beschäftigten gewährleisten,
4. jede Form von Zwangsarbeit abschaffen,
5. Kinderarbeit wirksam unterbinden und
6. jede Diskriminierung bei Einstellung und Beschäftigung abstellen.

Umwelt

7. Unternehmen sollen sich im Umgang mit Umweltproblemen am Prinzip der Vorsorge orientieren,
8. Initiativen ergreifen, um ein größeres Umweltbewusstsein zu schaffen,
9. die Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien fördern.





Sprinter für das tägliche Mahl. Im Auftrag verschiedener Hilfsorganisationen sammeln die »Tafeln« täglich gespendete Lebensmittel ein und geben sie an Bedürftige als warmen Mittagstisch aus. DaimlerChrysler stellte diesen »Tafeln« kostenlos 100 Mercedes-Benz Sprinter für die Abholung und Verteilung zur Verfügung.

www.daimlerchrysler.com/markenerlebnis



DaimlerChrysler als Weltbürger (Good Corporate Citizen)

Die Unterstützung der World Childhood Foundation (WCF) ist ein weiteres Beispiel dafür, wie sich DaimlerChrysler weltweit für bessere Lebensbedingungen einsetzt und sich seiner Verantwortung als Weltbürger stellt. DaimlerChrysler ist Mitbegründer dieser von Königin Silvia von Schweden ins Leben gerufenen Wohltätigkeitsorganisation und hat die Arbeit dieses Hilfswerks mit € 1 Mio. unterstützt. Die WCF kümmert sich um arme Kinder, die sexuell missbraucht wurden und als Straßenkinder kaum eine Chance auf ein würdiges Leben haben. Derzeit hilft die WCF in 37 Projekten weltweit Kindern in Not.

Nicht nur das Unternehmen, auch Mitarbeiter von DaimlerChrysler unterstützen dieses Projekt: So gaben 14 Musiker-Ensembles mit rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von DaimlerChrysler in ihrer Freizeit zeitgleich an elf Standorten in Deutschland Benefizkonzerte zugunsten der WCF.

Verantwortung für die Beschäftigten: Der Kampf gegen HIV/AIDS

Die Immunschwächekrankheit AIDS ist in vielen Ländern, unter anderem in Südafrika, häufigste Todesursache. Für die Unternehmen bedeutet dies den Verlust vieler hervorragend ausgebildeter Mitarbeiter. DaimlerChrysler South Africa setzt daher im Rahmen seiner »Workplace Initiative on HIV/AIDS« auf medizinische Betreuung der Betroffenen, auf Aufklärung und auf Prävention. An diesem »Public Private Partnership«-Projekt sind neben DaimlerChrysler auch die südafrikanische Regierung, die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, die Gewerkschaften sowie internationale Organisationen (zum Beispiel UNAIDS) beteiligt. Für DaimlerChrysler hat der Schutz vor AIDS für die Mitarbeiter und ihre Familien höchste Priorität. Im Juni 2002 erhielt der DaimlerChrysler-Vorstandsvorsitzende Jürgen E. Schrempp stellvertretend für das Unternehmen von UN-Generalsekretär Kofi Annan den »Award for Business Excellence in the Workplace«. Damit würdigen die Vereinten Nationen das Engagement von DaimlerChrysler im Kampf gegen HIV/AIDS. Auf der gleichen Veranstaltung übernahm Jürgen E. Schrempp den Vorsitz der »Global Business Coalition on HIV/AIDS«.



Jane Alexander, »African Adventure« (1999-2002); Die Skulptureninstallation »African Adventure« wurde 2002 in einer Ausstellung der Künstlerin bei DaimlerChrysler in Stuttgart und Berlin erstmals außerhalb Südafrikas gezeigt. Jane Alexander erhielt als Würdigung ihrer herausragenden künstlerischen Leistungen den »DaimlerChrysler Award for South African Sculpture 2002«.

Interkultureller Austausch

Die Notwendigkeit zur Verständigung und zum Dialog zwischen den Kulturen ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Der Austausch von Menschen unterschiedlicher Herkunft stellt für DaimlerChrysler eine gesellschaftliche und unternehmerische Verpflichtung dar.

Die Brücke New York – Berlin

Nach den schrecklichen Ereignissen vom 11. September 2001 war von Bundeskanzler Schröder ein Besuchsprogramm für 1.000 New Yorker Jugendliche im Alter zwischen 16 und 18 Jahren initiiert worden. DaimlerChrysler engagierte sich federführend in diesem Projekt, um den Jugendlichen einen Einblick in die Kultur und Gesellschaft unseres Landes zu geben.

Ein Bild sagt mehr als 1.000 Worte

Neben der Unterstützung junger, talentierter Musiker sowie einer Vielzahl von Orchestern engagierte sich DaimlerChrysler auch im Bereich der Bildenden Kunst. So unterstützt DaimlerChrysler zahlreiche Kunst- und Kulturveranstaltungen in Deutschland und in den USA.

Die eigene DaimlerChrysler-Kunstsammlung wird Mitarbeitern und Öffentlichkeit regelmäßig zugänglich gemacht. Für Südafrika hatte DaimlerChrysler einen Award für junge Künstler ausgeschrieben, deren Werke auch in Deutschland ausgestellt wurden. Im Jahr 2002 hat der DaimlerChrysler Corporation Fund mit »Degas and the Dance« eine großartige Ausstellung der Meisterwerke des Impressionisten Edgar Degas im Detroit Institute of Arts finanziell unterstützt. Die Gemälde, Zeichnungen und Plastiken dieser einmaligen Ausstellung wurden von 97 Sammlungen in elf Ländern zur Verfügung gestellt.

Erster DaimlerChrysler Sozialbericht vorgestellt

Um die Vielzahl der unterschiedlichen sozialen Aktivitäten von DaimlerChrysler darstellen zu können, hat der Konzern im November 2002 erstmals einen Sozialbericht unter dem Titel »Verantwortung in der Gesellschaft – Verpflichtung für die Zukunft« vorgelegt. Dieser auch im Internet unter der Adresse www.daimlerchrysler.com verfügbare Bericht gibt einen tiefer gehenden Einblick in unsere Aktivitäten im Bereich Chancenförderung für junge Menschen, Austausch und Zusammenarbeit mit Universitäten und Ausbildungsstätten, Unterstützung sozialer Initiativen, Förderung von Umwelt- und Naturschutzprojekten, Unterstützung für Kunst und Kultur in aller Welt sowie Engagements von DaimlerChrysler an den Standorten, an denen DaimlerChrysler tätig ist.

Mobilität: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Sicherheit im Straßenverkehr ist für DaimlerChrysler als Automobilhersteller ein Kernthema gesellschaftlicher Verantwortung. Mit einer Vielzahl technischer Entwicklungen – vom Airbag bis zum Nachtsichtsystem – nähert sich das Unternehmen der Verwirklichung seiner Vision vom »Unfallfreien Fahren«. Darüber hinaus ist es uns auch wichtig, ein angemessenes Verhaltensbewusstsein bei allen Verkehrsteilnehmern zu schaffen, vor allem bei Kindern und Jugendlichen.

Neben dem Engagement in der »Global Road Safety Partnership« (Weltweite Partnerschaft für höhere Sicherheit im Straßenverkehr), zusammen mit der Weltbank, initiiert DaimlerChrysler auch eigene Projekte. Bei dem für den US-Markt gestarteten Projekt »Fit for a Kid« informieren wir über den sicheren Einbau und die Nutzung von Kindersitzen. In dem weltweit angelegten



Das international angelegte Projekt »Mobile Kids« schult Kinder zwischen acht und zwölf Jahren, mit ihrer eigenen Mobilität – mit Fahrrad, Kickboard, Skateboard oder zu Fuß – bewusst umzugehen.

Projekt »Mobile Kids« geben wir Kindern im Alter zwischen acht und zwölf Jahren Anleitungen zur Sicherheit im Straßenverkehr.

Technik und Innovation

Da qualifizierte Nachwuchskräfte in Forschung und Technik für DaimlerChrysler außerordentlich wichtig sind, treten wir mit jungen Menschen sehr früh in Kontakt, um sie für unser Unternehmen zu begeistern.

Mit dem Perspektiv-Forum knüpft DaimlerChrysler an den Wettbewerb »Jugend forscht« an und bietet »Jugend forscht«-Bundessiegern und -Bestplatzierten ein eigenes Forum. DaimlerChrysler sieht es als eine seiner gesellschaftlichen Verpflichtungen an, den Dialog zwischen Wirtschaft, Hochschulen und wissenschaftlichem Nachwuchs zu intensivieren.

Da wir für technische Berufe große Zukunftschancen sehen, beteiligen wir uns sowohl als einer der Hauptsponsoren als auch mit einem eigenen Programm aktiv am baden-württembergischen Mädchen-Technik-Tag 2002 für Schülerinnen der Klassenstufen neun bis zwölf. Mit Engagements dieser Art will das Unternehmen insbesondere junge Frauen für technische Berufe begeistern, in denen Frauen traditionell unterdurchschnittlich vertreten sind.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Globale Personalstrategie weiter umgesetzt | Weltweit 365.571 (i.V. 372.470) Beschäftigte, Rückgang vor allem bei Chrysler Group und Nutzfahrzeuge | Höhere Flexibilität zur Anpassung an Nachfrageschwankungen

Weltweit 365.571 Beschäftigte

Zum 31. Dezember 2002 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 365.571 (i.V. 372.470) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon waren 191.574 (i.V. 191.158) in Deutschland und 101.437 (i.V. 104.871) in den USA tätig. Neben dem Beschäftigungsabbau im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen zur Senkung der Kosten und zur Steigerung der Effizienz bei der Chrysler Group führten die Veräußerung von Produktionsstätten wie beispielsweise in Graz und Strukturmaßnahmen im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge zu einer Verminderung der Beschäftigtenzahl. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat sich im Jahr 2002 um rund 6.900 verringert.

Nachfrageschwankungen flexibel steuern

Um auf Nachfrageschwankungen reagieren und eine kontinuierliche Entwicklung der Stammbelagschaft sicherstellen zu können, setzt DaimlerChrysler eine Vielzahl von Flexibilisierungsinstrumenten ein. Hierzu zählen vor allem die bedarfsgerechte Steuerung der Mitarbeiteranzahl (Arbeitskräfteflexibilität) und der Arbeitszeit (Zeitflexibilität) zum Beispiel mittels Flexipools, Zeitkonten, Schichtmodellen, Arbeitszeitbudgets und Ferienarbeitern. Mit Hilfe dieser Instrumente kann DaimlerChrysler Flexibilitätsspielräume von bis zu $\pm 25\%$ in Deutschland nutzen.

Entsprechend hohe Nachfrageschwankungen lassen sich damit kurzfristig und im Wesentlichen kostenneutral auffangen. Mit der Einführung von Langzeitkonten in Deutschland hat DaimlerChrysler im Jahr 2002 ein weiteres innovatives und zukunftsgerichtetes Instrument der Flexibilisierung geschaffen. Mit Hilfe dieser Instrumente konnte das Unternehmen im Jahr 2002 schätzungsweise 3.000 Arbeitsplätze erhalten. Insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltend unsicheren Marktentwicklungen wird DaimlerChrysler seine Anstrengungen auf diesem Gebiet weiter intensivieren.

Belegschaftsaktienprogramm 2002 erfolgreich verlaufen

Im Jahr 2001 wurde das Belegschaftsaktienprogramm neu strukturiert, so dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seitdem jährlich in drei unterschiedlichen Zeiträumen jeweils 30 Aktien ihres Unternehmens, also maximal 90 Aktien pro Jahr, erwerben können. Im Jahr 2002 haben sich rund 45.300 Beschäftigte an den drei Belegschaftsaktienprogrammen beteiligt. Damit ist die Zahl der teilnehmenden Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr (44.600) weiter angestiegen, so dass es im Konzern am Jahresende rund 126.000 Belegschaftsaktionäre gab. Die Belegschaftsaktien sind für uns ein wichtiges Instrument, um unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an das Unternehmen zu binden und am Unternehmenserfolg zu beteiligen.

	2002	2001
Mitarbeiter (31.12.)		
DaimlerChrysler-Konzern	365.571	372.470
Mercedes Car Group	101.778	102.223
Chrysler Group	95.835	104.057
Nutzfahrzeuge	94.111	96.644
Vertrieb Fahrzeuge	42.142	38.733
Dienstleistungen	10.521	9.712
Übrige ¹	21.184	21.101

¹ MTU Aero Engines, zentrale Konzernforschung, Immobilienaktivitäten sowie Holding- und Finanzgesellschaften





Wir sind das Werk Berlin-Marienfelde. Das weltweit älteste Produktionswerk im DaimlerChrysler Konzern bietet den Mitarbeitern von der Ausbildungswerkstatt bis hin zum Produktionsleiter zahlreiche Möglichkeiten zur individuellen Entwicklung. Die herausragende Qualifikation und Motivation der Berliner Belegschaft, ihr Ideenreichtum und ihre Flexibilität sind seit 100 Jahren maßgeblicher Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg des Werks.

World Employee Committee gegründet

Im Jahr 2002 hat die Unternehmensleitung gemeinsam mit internationalen Arbeitnehmervertretern das World Employee Committee (Welt-Arbeitnehmervertretung), ein wichtiges Informations- und Beratungsgremium für weltweite Arbeitnehmerfragen, gegründet. Gegenseitiges Verständnis und gute Arbeitsbeziehungen erleichtern den weiteren Fortschritt bei der globalen Vernetzung unserer Aktivitäten.

e-Business-Aktivitäten weiter ausgebaut

In den vergangenen Jahren hat DaimlerChrysler die e-Business-Aktivitäten im Personalbereich kontinuierlich ausgebaut. Dabei werden unsere Beschäftigten sukzessive auch an interne e-Business-Anwendungen herangeführt. Dies beschleunigt und vereinfacht interne Prozesse und erlaubt direkte Interaktionen. Alle mitarbeiterbezogenen e-Business-Anwendungen sind unter dem Dach von DCeLife zusammengefasst. Dabei macht das Mitarbeiterportal an allen deutschen Unternehmensstandorten Informationen, Arbeitsprozesse und persönliche Anwendungen verfügbar. Mit der elektronischen Abwicklung des Geschäftsreiseprozesses wurden beispielsweise 70 Reisebüros auf ein virtuelles Travel Service Center konzentriert, bei dem täglich rund 180 Buchungen online eingehen.

Mit dem Projekt ePeople werden zudem die Personalverwaltungsprozesse im Konzern webbasierend standardisiert und die Personalbereiche der Standorte in Deutschland online miteinander vernetzt. Die ersten Anwendungen von ePeople wurden erfolgreich eingeführt. Schrittweise wollen wir unsere e-Business-Anwendungen auch an unseren weltweiten Standorten zur Verfügung stellen.

Durchgängige Führungskräfte-Evaluation mit LEAD

Im Jahr 2002 wurde LEAD (Leadership Evaluation And Development), unser globales Instrument zur Führungskräftebewertung und -entwicklung, weiterentwickelt. Mit LEAD wollen wir Managementpotenziale rechtzeitig erkennen, entwickeln und den Managementbedarf langfristig sicherstellen. Der LEAD-Prozess im Jahr 2002 ergab eine umfassende Bestandsaufnahme der weltweiten Potenzialsituation und identifizierte eine hohe Zahl von Potenzialträgern auf allen Ebenen. Damit kann

DaimlerChrysler seinen künftigen Bedarf an Fach- und Managementkräften decken und den Mitarbeitern interessante berufliche Perspektiven bieten. Aus dem LEAD-Prozess wurde im Jahr 2002 auch ein internationales Team für Asien rekrutiert. Im Jahr 2003 wird LEAD auf die Meister- und Sachbearbeiterebene ausgedehnt, so dass wir Potenzialträger noch früher systematisch erkennen und fördern können.

Attraktiver Arbeitgeber für Nachwuchskräfte

Um hoch qualifizierte Nachwuchskräfte für DaimlerChrysler zu gewinnen und an den Konzern zu binden, haben wir im Jahr 2002 intensiv mit zahlreichen Hochschulen zusammengearbeitet. Bei der Rekrutierung konzentrierte sich der Konzern vor allem auf Absolventen und Young Professionals der technischen Studienrichtungen, denen durch Veranstaltungen wie den International Engineers Day, den Karriereworkshop der Pkw-Entwicklung und den Women Career Workshop ein praxisorientierter Einblick in das Unternehmen geboten wurde. Maßgeschneiderte Einstiegs- und Förderprogramme sichern zudem die erfolgreiche Integration der rund 2.400 Nachwuchskräfte, die wir im Jahr 2002 weltweit eingestellt haben.

Zukunftssicherung durch Ausbildung und Qualifizierung

Qualifizierung und Ausbildung sind von entscheidender Bedeutung für den Unternehmenserfolg. Aus diesem Grund hat DaimlerChrysler im Jahr 2002 insgesamt rund €310 Mio. in Qualifizierung und Ausbildung investiert. Auch erfahrene Mitarbeiter werden im Sinne des lebenslangen Lernens auf die sich laufend verändernden Anforderungen vorbereitet. Am Jahresende standen 10.300 (i. V. 10.400) Auszubildende in einem Ausbildungsverhältnis mit DaimlerChrysler in Deutschland.

Dank an die Belegschaft

Wir danken der gesamten Belegschaft für ihre Initiative, ihr Engagement und ihre Leistung. Wir sind überzeugt, dass wir mit dem Können, der Begeisterung und der Energie unserer Mitarbeiter das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen. Unser Dank gilt ebenso den Arbeitnehmervertretern für die konstruktive Zusammenarbeit.

Finanzbericht

68	Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	114	Erläuterungen zur Konzernbilanz
68	Ertragslage	114	Geschäftswerte
74	Steuerungsinstrumente	114	Sonstige immaterielle Anlagewerte
75	Vermögens- und Finanzlage	115	Sachanlagen
78	Risikobericht	115	Vermietete Gegenstände
83	Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2002	115	Vorräte
84	Erklärung des Vorstands	115	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
85	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	116	Forderungen aus Finanzdienstleistungen
86	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	116	Übrige Forderungen
88	Konzernbilanz	116	Wertpapiere und Finanzanlagen
89	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	118	Liquide Mittel
90	Konzern-Kapitalflussrechnung	118	Aktive Rechnungsabgrenzungsposten
92	Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens	118	Eigenkapital
94	Konzernanhang	120	Aktienorientierte Vergütung
94	Grundlagen und Methoden	122	Rückstellungen
94	Grundsätze der Rechnungslegung	127	Finanzverbindlichkeiten
103	Konsolidierungskreis	128	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
103	Wesentliche at equity einbezogene Unternehmen	128	Übrige Verbindlichkeiten
104	Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen	128	Passive Rechnungsabgrenzungsposten
106	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	129	Sonstige Erläuterungen
106	Umsatzkosten und übrige Aufwendungen	129	Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche
107	Sonstige Erträge	131	Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen
108	Turnaround-Plan für die Chrysler Group	133	Finanzinstrumente und Derivate
109	Finanzergebnis	136	Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und Forderungsverkäufe
110	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	137	Segmentberichterstattung
112	Anpassungen aus Erstanwendungen	140	Ergebnis je Aktie
112	Außerordentliches Ergebnis	140	Transaktionen mit nahestehenden Personen
		141	Vergütung und Aktienbesitz des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie weitere Informationen bezüglich des Deutschen Corporate Governance Kodex

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

Konzern-Operating Profit € 6,9 Mrd. (i. V. € 1,3 Mrd. Operating Loss); bereinigt um Einmaleffekte Operating Profit € 5,8 (i. V. € 1,3) Mrd. | Deutliche Ergebnisverbesserung trotz weltweit schwieriger Marktbedingungen | Signifikante Fortschritte in der Umsetzung der Turnaround-Pläne bei der Chrysler Group und im Geschäftsbereich Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses | Bilanz insbesondere durch Wechselkurseffekte und die Bildung von Pensionsrückstellungen beeinflusst | Cash Flow durch verbessertes Konzernergebnis und Veräußerungserlöse geprägt

1. Ertragslage

Operating Profit trotz weltweiter Marktschwäche deutlich gesteigert

DaimlerChrysler erzielte im Jahr 2002 einen Operating Profit von € 6,9 Mrd. gegenüber einem Operating Loss von € 1,3 Mrd. im Vorjahr. Insbesondere Erträge von zusammen € 2,6 Mrd. aus der Veräußerung der Beteiligungen an T-Systems ITS (vormals debis Systemhaus) und Conti Temic microelectronic (vormals TEMIC) haben den Operating Profit des abgelaufenen Jahres positiv beeinflusst. Demgegenüber standen Aufwendungen mit Einmalcharakter von insgesamt € 1,6 Mrd. Diese resultierten mit € 1,0 Mrd. im Wesentlichen aus Strukturmaßnahmen bei der Chrysler Group und im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge. In den Einmalaufwendungen sind darüber hinaus Wertberichtigungen auf langfristig genutzte Vermögensgegenstände in Höhe von € 0,2 Mrd. im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge enthalten. Weitere Belastungen von € 0,4 Mrd. entstanden im Geschäftsfeld Dienstleistungen durch Wertberichtigungen auf Teile des Capital Services Portfolios (Finanzdienstleistungsaktivitäten außerhalb des Automobilbereichs) und infolge der von der argentinischen Regierung veranlassten Neuordnung

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

In Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Mercedes Car Group	3.167	3.020	2.951
Chrysler Group	639	609	(5.281)
Nutzfahrzeuge	(360)	(343)	(514)
Dienstleistungen	3.208	3.060	612
Übrige Aktivitäten	947	903	1.181
Eliminierungen	(414)	(395)	(267)
DaimlerChrysler-Konzern	7.187	6.854	(1.318)
Bereinigt um Einmaleffekte	6.112	5.829	1.345

Anmerkung: Die Kapitel »Das Geschäftsjahr im Überblick«, »Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation« und »Ausblick« entsprechen zusammen dem Lagebericht des DaimlerChrysler-Konzerns, der auf einem nach den Grundsätzen der US-amerikanischen Rechnungslegung (US-GAAP) erstellten Konzernabschluss basiert.

des Finanz- und Kreditwesens. Aus einer Wertberichtigung auf eine Beteiligung an einem e-Business-Unternehmen, die anteilig den Geschäftsfeldern Chrysler Group und Nutzfahrzeuge zugeordnet wurde, resultierten Einmalbelastungen von € 28 Mio.

Der Operating Loss des Vorjahres war durch Sonderfaktoren mit insgesamt € 2,7 Mrd. negativ beeinflusst.

Die in den Geschäftsjahren 2002 und 2001 berichteten Einmaleffekte sind pro Segment in der Tabelle auf Seite 69 dargestellt.

Bereinigt um die Sondereffekte in beiden Jahren lag der Operating Profit in 2002 bei € 5,8 Mrd. und konnte gegenüber dem Vorjahr (€ 1,3 Mrd.) deutlich gesteigert werden. Diese Ergebnissteigerung war bei weltweit schwierigen Marktbedingungen überwiegend durch die Chrysler Group getragen. Hier wirkten sich insbesondere die im Vorjahr eingeleiteten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung positiv aus. Auch die übrigen Geschäftsfelder konnten ihre Ergebnisbeiträge gegenüber dem Vorjahr steigern.

Operating Profit von Mercedes Car Group über Vorjahr

Der Operating Profit des Geschäftsfelds Mercedes Car Group lag im abgelaufenen Jahr bei € 3,0 Mrd. und konnte damit das Ergebnis des Vorjahres leicht übertreffen.

Im Geschäftsjahr 2002 erzielte das Geschäftsfeld einen Absatz von 1.232.300 Einheiten und einen Umsatz von € 50,2 Mrd. und lag damit trotz eines insgesamt rückläufigen Weltmarktes bei Absatz (+0,2 %) und Umsatz (+5,2 %) über den Vorjahreswerten.

Mit weltweit 1.110.000 abgesetzten Fahrzeugen hat die Marke Mercedes-Benz Pkw das hohe Absatzniveau des Vorjahres (1.113.500 Fahrzeuge) nahezu erreicht. Neben dem leichten Absatzrückgang ergaben sich Ergebnisbelastungen durch höhere Aufwendungen überwiegend aus den Vorleistungen für die zweite Produktoffensive, die mit der Markteinführung der neuen E-Klasse-Limousine und des CLK-Coupé im ersten Halbjahr 2002 erfolgreich fortgeführt wurde, sowie aus der Modellpflege der S-Klasse. Diese Ergebnisbelastungen konnten jedoch durch weitere Effizienzsteigerungen und einen insgesamt verbesserten Produkt-Mix nach Einführung der neuen E-Klasse und des CLK-Coupé mit modellbedingt höheren Umsätzen und gestiegenen Ergebnisbeiträgen überkompensiert werden.

smart konnte den operativen Verlust im Wesentlichen durch Absatzsteigerungen von 116.200 auf 122.300 Fahrzeuge weiter abbauen. Die Absatzentwicklung war überwiegend durch die gute Marktresonanz auf das smart city-coupé und das smart cabrio sowie durch die volle Verfügbarkeit des Rechtslenkers in Großbritannien getragen. Ergebnisbelastungen ergaben sich aus der Entwicklung des smart roadster und des smart roadster-coupé, die im April 2003 in die Märkte eingeführt werden sollen, sowie aus der Entwicklung des neuen Viersitzers (forfour) in Kooperation mit Mitsubishi Motors, der ab 2004 für die Markteinführung zur Verfügung stehen soll.

Einmaleffekte im Operating Profit (Loss) nach Segmenten

In Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Mercedes Car Group	-	-	(10)
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	(10)
Chrysler Group	(742)	(708)	(3.098)
Turnaround-Plan	(728)	(694)	(3.064)
Außerplanmäßige Abschreibungen	(14)	(14)	(34)
Nutzfahrzeuge	(544)	(519)	(565)
Strukturmaßnahmen	(276)	(263)	(534)
Außerplanmäßige Abschreibungen	(268)	(256)	(31)
Dienstleistungen	2.198	2.096	34
Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	2.605	2.484	292
Außerplanmäßige Abschreibungen	(295)	(281)	(166)
Wirtschaftskrise in Argentinien	(112)	(107)	(92)
Übrige Aktivitäten	163	156	976
Erträge aus der Einbringung von Gesellschaften und aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	163	156	1.335
Strukturmaßnahmen	-	-	(351)
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	(8)
DaimlerChrysler-Konzern	1.075	1.025	(2.663)

Operating Profit (Loss) bereinigt um Einmaleffekte

In Millionen	2002	2002	2001
	US \$	€	€
Industriegeschäft	5.073	4.838	782
Financial Services	1.039	991	563
DaimlerChrysler-Konzern	6.112	5.829	1.345

Positiver Ergebnisbeitrag bei Chrysler Group

Das Geschäftsfeld Chrysler Group erzielte im Jahr 2002 einen Operating Profit von €0,6 Mrd., verglichen mit einem Operating Loss von €5,3 Mrd. im Vorjahr. Vor dem Hintergrund eines zunehmend wettbewerbsintensiven und insgesamt schwächer werdenden US-Automobilmarktes wurde im Februar 2001 ein Turnaround-Plan mit dem Ziel beschlossen, die Ertragskraft wieder herzustellen und die Wettbewerbsposition der Chrysler Group zu verbessern. Hieraus resultierten im Jahr 2002 weitere, bereits geplante Restrukturierungsaufwendungen von €0,7 Mrd., die im Wesentlichen Maßnahmen für Werksstilllegungen, -schließungen und -verkäufe sowie weiteren Personalabbau umfassen. Daneben ergaben sich aus der Umsetzung des Turnaround-Plans geringfügige Anpassungen der im letzten Jahr getroffenen Annahmen über die Höhe der Aufwendungen. Das Vorjahresergebnis war durch Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von €3,1 Mrd. belastet, die überwiegend den geplanten Stellenabbau, außerplanmäßige Abschreibungen und Aufwendungen im Zusammenhang mit Abnahmeverpflichtungen gegenüber Lieferanten betrafen. Weitere Einmalaufwendungen von €14 Mio. entstanden 2002 aus einer dem Geschäftsfeld zugeordneten Wertberichtigung auf eine Beteiligung an einem e-Business-Unternehmen des Konzerns (i. V. €34 Mio.).

Nach Bereinigung um diese Einmaleffekte belief sich der Operating Profit auf €1,3 Mrd. (i. V. €2,2 Mrd. Operating Loss). Wesentliche Ursachen für die signifikante Ergebnisverbesserung waren die bisher aus dem Turnaround-Plan resultierenden Einsparungen, niedrigere Garantieraufwendungen sowie gestiegene Fahrzeugauslieferungen an Händler. Ergebnisbelastend wirkten demgegenüber vor allem höhere modellspezifische Preisnachlässe infolge des intensiven Wettbewerbs in Nordamerika, denen jedoch teilweise durch Preiserhöhungen entgegengewirkt werden konnte.

Vergleichbar zum Branchentrend sind die Händlerbestände von 442.000 Einheiten zum 31. Dezember 2001 auf 517.000 Einheiten zum 31. Dezember 2002 gestiegen. Der Marktanteil der Chrysler Group in den Vereinigten Staaten und Kanada ist in diesen Regionen im Vergleich zum Vorjahr leicht zurückgegangen.

Verbessertes Ergebnis im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge durch konsequente Restrukturierung

Für das abgelaufene Geschäftsjahr weist das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge einen Operating Loss von €0,3 (i. V. €0,5) Mrd. aus. Aufgrund der weltweit anhaltenden Schwäche der Nutzfahrzeugmärkte wurden im Geschäftsjahr 2002 Personalstrukturmaßnahmen in den Geschäftsbereichen Mercedes-Benz Lkw, DaimlerChrysler Powersystems und DaimlerChrysler Omnibusse eingeleitet, die mit €0,3 Mrd. das Ergebnis belasteten. Diese beinhalten auch Aufwendungen im Rahmen der Schließung der Kabelsatzfertigung im Werk Mannheim. Aus dem im Vorjahr eingeleiteten Restrukturierungsprogramm im Geschäftsbereich Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses ergaben sich noch geringe Aufwendungen. Darüber hinaus entstanden aus Wertberichtigungen im Zusammenhang mit dem Teilverkauf eines Tochterunternehmens sowie mit der Änderung der langfristigen Produkt- und Produktionsstrategie Belastungen von zusammen €0,2 Mrd.

Der Operating Loss des Vorjahres von €0,5 Mrd. war durch Aufwendungen mit Einmalcharakter in Höhe von €0,6 Mrd. belastet. Diese waren überwiegend durch Restrukturierungsmaßnahmen sowie Belastungen im Zusammenhang mit der schwachen Marktentwicklung im Geschäftsbereich Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses verursacht.

Bereinigt um Einmaleffekte verbesserte sich der Operating Profit im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge trotz einer schwachen Marktentwicklung in Westeuropa und Lateinamerika um €0,1 Mrd. auf €0,2 Mrd. Gestiegene Verkäufe im Vorfeld der Einführung neuer Abgasbestimmungen in den USA führten zu höheren Umsätzen und verbesserten Ergebnisbeiträgen. Dadurch konnten die Nachfrageschwächen auf den Lkw-Märkten nahezu kompensiert werden. Darüber hinaus haben die bisher umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen bei Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses wesentlich schneller als erwartet zur Ergebnisverbesserung beigetragen, wohingegen die anderen Geschäftsbereiche in einem schwierigen Marktumfeld das Ergebnisniveau des Vorjahres nicht völlig erreichen konnten.

Ergebnisentwicklung bei Dienstleistungen durch günstige Refinanzierungsbedingungen positiv beeinflusst

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen erwirtschaftete im Jahr 2002 einen Operating Profit in Höhe von €3,1 (i. V. €0,6) Mrd. Der Vergleich zum Vorjahr ist durch Sondereffekte in beiden Geschäftsjahren beeinflusst.

Im Operating Profit des Jahres 2002 war ein Einmalertrag von €2,5 Mrd. aus dem Verkauf unserer 49,9%igen Beteiligung an T-Systems ITS an die Deutsche Telekom enthalten. Demgegenüber standen Einmalbelastungen aufgrund der Wirtschaftskrise in Argentinien (weitere Abwertung des Argentinischen Peso gegenüber dem US-Dollar) von €0,1 Mrd. Zusätzliche Aufwendungen von €0,3 Mrd. resultierten aus Wertberichtigungen auf Leasingforderungen und Abschreibungen auf vermietete Gegenstände im Zusammenhang mit bereits veräußerten und noch zur Veräußerung bestimmten Teilen des Capital Services Portfolios (Finanzdienstleistungsaktivitäten außerhalb des Automobilbereichs).

Der Operating Profit des Vorjahres war durch die Veräußerung des restlichen 10%igen debitel-Anteils an Swisscom mit €0,3 Mrd. positiv beeinflusst. Die von der argentinischen Regierung veranlasste Neuordnung des Finanz- und Kreditwesens führte auch 2001 zu Sonderbelastungen in Höhe von €0,1 Mrd. Darüber hinaus ergaben sich aus einer Anfang 2002 mit GE Capital getroffenen Vereinbarung über den Verkauf von Teilen des Capital Services Portfolios Aufwendungen von €0,2 Mrd., die noch im Ergebnis des Geschäftsjahres 2001 berücksichtigt wurden.

Bereinigt um Einmaleffekte belief sich der Operating Profit im Jahr 2002 auf €1,0 Mrd. und lag damit deutlich über dem bereinigten Vorjahresergebnis von €0,6 Mrd.

Die Ergebnisverbesserung war im Wesentlichen auf günstige Refinanzierungsbedingungen infolge des anhaltend niedrigen Zinsniveaus in unseren wichtigsten Märkten und auf ein, vor allem in den USA, verbessertes Verwertungsmanagement für Leasingrückläufer zurückzuführen. Ungeachtet der sich verschlechternden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wirkte sich zudem der insgesamt geringere Risikovorsorgebedarf positiv aus. Dieser resultierte überwiegend aus dem Leasing- und Finanzierungsgeschäft mit Fahrzeugen der Chrysler Group und der Marke Freightliner in den USA. Dagegen wurde eine höhere Risikovorsorge für Kreditrisiken vor allem in Europa und Mexiko insbesondere im Nutzfahrzeuggeschäft notwendig. Darüber hinaus war für gebrauchte Pkw in den USA ein Vorsorgebedarf in Höhe von €0,3 Mrd. für Restwert Risiken zu berücksichtigen. Des Weiteren war der Operating Profit durch einen Verlust von €0,1 Mrd. aus der 35%igen Beteiligung an debis AirFinance negativ beeinflusst. Zusätzlich belastete diese Beteiligung das Geschäftsfeld Übrige Aktivitäten mit €18 Mio.

Verbesserte Ergebnisbeiträge von EADS und Mitsubishi Motors im Geschäftsfeld Übrige Aktivitäten

Das Geschäftsfeld Übrige Aktivitäten beinhaltet die at equity bilanzierten Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) und an Mitsubishi Motors. Weiterhin sind der Geschäftsbereich MTU Aero Engines, die Holding- und Finanzgesellschaften, die Immobilienaktivitäten sowie die zentrale Konzernforschung zugeordnet. Die Geschäftsbereiche Bahnsysteme (Adtranz) und Automobilelektronik (TEMIC) waren bis zu deren Veräußerung in diesem Geschäftsfeld enthalten.

Der Operating Profit des Geschäftsfelds Übrige Aktivitäten in Höhe von €0,9 Mrd. lag im Jahr 2002 unter dem Vorjahresniveau von €1,2 Mrd. Durch den Verkauf der 40%igen Beteiligung an Conti Temic microelectronic sowie der damit verbundenen Aktivitäten (vormals TEMIC) entstand im April 2002 ein Sonderertrag von €0,2 Mrd.

Im Vorjahr resultierten Einmalserträge aus dem Anteils-tausch im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS bei EADS (€0,9 Mrd.), aus der Veräußerung von 60 % der TEMIC-Anteile an die Continental AG (€0,2 Mrd.) sowie aus dem Verkauf des Geschäftsbereichs Bahnsysteme (€0,3 Mrd.). Gegenläufig belasteten Aufwendungen von €0,4 Mrd. aus dem Restrukturierungsprogramm bei Mitsubishi Motors das Ergebnis 2001.

Bereinigt um diese Sonderfaktoren stieg der Operating Profit im Jahr 2002 deutlich an und lag mit €0,7 Mrd. um €0,5 Mrd. über dem Vorjahresergebnis.

Zur Ergebnisverbesserung trug zum einen EADS bei, die sich trotz des allgemeinen Konjunkturrückgangs auf dem zivilen Luftfahrtmarkt behaupten konnte. Dies war auf ein effizienteres Ressourcenmanagement, weitere Kostensenkungen, höhere erzielte Synergieeffekte und den anhaltenden Markterfolg ihrer Produkte zurückzuführen.

Zum anderen konnte Mitsubishi Motors den Operating Profit deutlich steigern. Der positive Ergebnisbeitrag wurde insbesondere durch die weitere konsequente Umsetzung des Restrukturierungsplans sowie durch gestiegene Umsätze in Europa und Nordamerika erzielt. Im japanischen Markt waren die Umsätze im Berichtszeitraum weiter rückläufig.

Aufgrund des schwierigen Marktumfelds bei Industriegasturbinen und Triebwerken für den zivilen Luftverkehr konnte MTU Aero Engines den Operating Profit des Vorjahres nicht erreichen.

Eliminierungen im Operating Profit

Die Zunahme der erfolgswirksamen Eliminierungen im Operating Profit war im Wesentlichen durch die Ausweitung des Leasinggeschäfts in Deutschland sowie durch die Zunahme der Bestandsfinanzierung europäischer Händler bedingt. Die hierbei entstandenen Ergebnisse aus gestiegenen Fahrzeuglieferungen zwischen den Geschäftsfeldern waren aus Konzernsicht nicht realisiert und wurden eliminiert.

Finanzergebnis durch Veräußerungserlöse geprägt

Das Finanzergebnis lag bei €2,2 Mrd. und damit deutlich über dem Finanzergebnis des vergangenen Jahres (€0,2 Mrd.). Die Ergebnisse beider Jahre waren stark durch Sondereffekte geprägt.

Im Jahr 2002 haben insbesondere die Erlöse aus der Veräußerung der Beteiligungen an T-Systems ITS und an Conti Temic microelectronic mit insgesamt €2,6 Mrd. das Beteiligungsergebnis erhöht. Gegenläufig resultierten Einmalaufwendungen von €28 Mio. aus einer Wertberichtigung auf eine Beteiligung an einem e-Business-Unternehmen des Konzerns.

Das Finanzergebnis des Vorjahres war durch Sondereffekte in Höhe von €0,7 Mrd. positiv beeinflusst. Im Beteiligungsergebnis entstanden Einmalserträge im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS bei EADS und aus dem Verkauf des restlichen 10%igen debitel-Anteils an Swisscom. Demgegenüber wirkten das anteilig negative Ergebnis von Mitsubishi Motors, das durch den Restrukturierungsaufwand belastet war, sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit den e-Business-Aktivitäten des Konzerns. Aufgrund der Wirtschafts- und Währungskrise in Argentinien waren Aufwendungen von €0,1 Mrd. im Übrigen Finanzergebnis enthalten.

Bereinigt um die Sondereffekte in beiden Jahren lag das Finanzergebnis 2002 mit –€0,3 Mrd. um €0,2 Mrd. über dem Vorjahr. Dabei verbesserte sich das Beteiligungsergebnis um €0,5 Mrd. auf €0,1 Mrd., insbesondere aufgrund gesteigener Ergebnisbeiträge der at equity bilanzierten Beteiligungen an EADS und Mitsubishi Motors. Gegenläufig reduzierte sich das Übrige Finanzergebnis um €0,3 Mrd. auf –€0,1 Mrd. infolge geringerer Erträge aus Wertpapierverkäufen. Das Zinsergebnis lag mit –€0,3 Mrd. leicht unter dem Ergebnis des Vorjahres.

Die operativen Ergebnisbeiträge unserer Beteiligungen wurden dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im Berichtsjahr ergab sich hieraus ein insgesamt positiver Beitrag zum Operating Profit von €0,5 Mrd., wovon €0,8 Mrd. auf die Beteiligungen an EADS und Mitsubishi Motors entfielen. Negative Ergebnisbeiträge von €0,3 Mrd. resultierten aus sonstigen Beteiligungen.

Diese operativen Beteiligungen haben das Finanzergebnis mit insgesamt €28 Mio. belastet.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung			
	2002	2002	2001
In Millionen	US \$	€	€
Umsatzerlöse	156.838	149.583	152.873
Umsatzkosten	(127.348)	(121.457)	(128.394)
Vertriebs-, allgem. Verwaltungs- kosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(19.180)	(18.293)	(18.331)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(6.365)	(6.071)	(5.933)
Sonstige betriebliche Erträge	830	792	1.212
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(728)	(694)	(3.064)
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.047	3.860	(1.637)
Finanzergebnis	2.315	2.208	154
Ergebnis vor Ertragsteuern	6.362	6.068	(1.483)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag gesamt	(1.233)	(1.177)	777
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	(15)	(14)	44
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von Rech- nungslegungsstandards	5.114	4.877	(662)
Außerordentliche Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen, nach Steuern	-	-	-
Anpassungen aus der Erstan- wendung von SFAS 142	(167)	(159)	-
Konzern-Jahresergebnis	4.947	4.718	(662)
Konzern-Jahresergebnis bereinigt um Einmaleffekte ¹	3.490	3.329	730

¹ 2002: Weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan bei der Chrysler Group, Restrukturierungsmaßnahmen und Wertberichtigungen im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge, Wertberichtigungen auf Leasingforderungen infolge von Portfolio-Verkäufen, Aufwendungen im Zusammenhang mit der Wirtschaftskrise in Argentinien, Erträge aus den Verkäufen der Anteile an T-Systems ITS und Conti Temic microelectronic, außerplanmäßige Abschreibungen auf eine Beteiligung an einem e-Business-Unternehmen sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erstanwendung neuer Rechnungslegungsstandards.

2001: Turnaround-Plan Chrysler Group, Restrukturierung des Geschäftsbereichs Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses, Restrukturierungsplan Mitsubishi Motors, Wertberichtigungen auf das Capital Services Portfolio, Aufwendungen im Zusammenhang mit den e-Business-Aktivitäten und der Währungs- und Wirtschaftskrise in Argentinien, Ertrag aus einem Anteilstausch im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS bei EADS, Verkauf des restlichen 10%igen debitel-Anteils, Veräußerung von 60% der Anteile an TEMIC, Verkauf Adtranz.

Ertragsteuern

Im Jahr 2002 ergab sich aus den »Steuern vom Einkommen und vom Ertrag« ein Aufwand von € 1,2 Mrd., während im Vorjahr aus dieser Position ein Ertrag in Höhe von € 0,8 Mrd. resultierte.

Überleitung zum Operating Profit (Loss)

	2002	2002	2001
In Millionen	US \$	€	€
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.047	3.860	(1.637)
+ Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	(254)	(242)	(450)
+ Operatives Beteiligungs- ergebnis	518	494	516
+ Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	2.768	2.640	292
+ Übriges nicht operatives Ergebnis	107	102	(39)
Operating Profit (Loss)	7.186	6.854	(1.318)

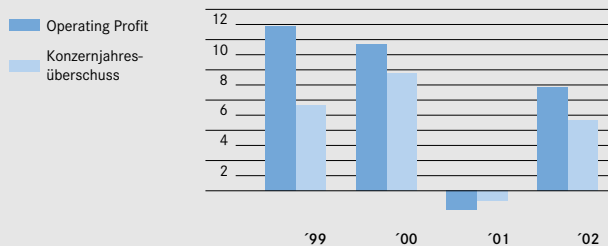
Bezogen auf das Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von € 6,1 Mrd. (i. V. – € 1,5 Mrd.) ergibt sich somit eine Steuerquote von 19,4 % nach 52,4 % im Vorjahr. Die niedrige Steuerquote im Jahr 2002 war im Wesentlichen auf die steuerfreien Veräußerungen der Anteile an T-Systems ITS und an Conti Temic microelectronic zurückzuführen.

Die sehr hohe Steuerquote im Vorjahr resultierte aus dem absolut betrachtet geringen und darüber hinaus negativen Ergebnis vor Steuern. Dadurch wirkten sich die Erträge aus den steuerfreien Veräußerungen der restlichen debitel-Anteile, des Geschäftsbereichs Bahnsysteme und von 60% der Anteile an TEMIC nicht nur sehr stark, sondern auch erhöhend auf die Steuerquote aus.

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

Ergebnisentwicklung

In Milliarden €

**Deutliche Verbesserung des Konzern-Jahresüberschusses**

DaimlerChrysler schloss das Geschäftsjahr 2002 mit einem Konzern-Jahresüberschuss von €4,7 Mrd. gegenüber einem Konzern-Jahresfehlbetrag von €0,7 Mrd. im Vorjahr ab. Auf Basis des ausgewiesenen Jahresüberschusses ergab sich ein Gewinn je Aktie von €4,68 gegenüber einem Verlust je Aktie von €0,66 im Jahr 2001.

Aus der Erstanwendung des neuen US-amerikanischen Rechnungslegungsstandards SFAS 142 und der damit einhergehenden Methodenänderung bei der Bilanzierung von Goodwill ergaben sich im Jahr 2002 bei unseren at equity bilanzierten Beteiligungen (im Wesentlichen bei EADS) Abschreibungen, die mit anteilig €0,2 Mrd. das Ergebnis belasteten und in einer separaten Zeile in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen wurden.

Die im Zusammenhang mit dem Operating Profit und dem Finanzergebnis beschriebenen Sondereinflüsse schlugen sich im Konzern-Jahresüberschuss mit einem Nachsteuerbetrag von insgesamt €1,6 Mrd. ergebniserhöhend (i. V. €1,4 Mrd. ergebnismindernd) nieder.

Bereinigt um diese Sondereffekte sowie um die Aufwendungen aus der Erstanwendung von SFAS 142 verbesserte sich der Konzern-Jahresüberschuss gegenüber dem Vorjahr um €2,6 Mrd. auf €3,3 Mrd.; das bereinigte Ergebnis je Aktie erreichte €3,30 gegenüber €0,73 im Jahr 2001.

Das Konzernergebnis und der Operating Profit sind entsprechend SFAS 142 nicht mehr mit Aufwendungen aus der planmäßigen Abschreibung von Geschäftswerten und immateriellen Vermögensgegenständen mit unbestimmter Nutzungsdauer belastet. Wäre der Standard bereits zum 01. Januar 2001 angewendet worden, wären das Konzernergebnis und der Operating Profit im Jahr 2001 um €0,4 Mrd. verbessert bzw. wäre ein um €0,40 höheres Ergebnis je Aktie ausgewiesen worden.

Ergebnis der DaimlerChrysler AG

Der nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) aufgestellte Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG wies im abgelaufenen Jahr einen Jahresüberschuss in Höhe von €6,3 Mrd. aus, gegenüber €0,8 Mrd. im Vorjahr. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug €7,5 (i. V. €1,4) Mrd. Es war wesentlich geprägt durch das mit €8,1 Mrd. hohe Finanzergebnis (i. V. €1,0 Mrd.), in dem sich unter anderem die infolge des Verkaufs der Beteiligung an T-Systems ITS höhere Ergebnisabführung der DaimlerChrysler Services AG niederschlug. Das operative Ergebnis, definiert als das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit abzüglich des Finanzergebnisses, belief sich auf – €0,6 Mrd. (i. V. €0,4 Mrd.).

Der Aufwand aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von €1,2 (i. V. €0,6) Mrd. ergab sich im Wesentlichen aus Steuervorauszahlungen und Zuführungen zu Steuerrückstellungen für das abgelaufene Geschäftsjahr und für Vorjahre. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vermindert um den Steueraufwand führte somit zu einem Jahresüberschuss von €6,3 Mrd. Die Verwaltung hat vom Jahresüberschuss 2002 jeweils die Hälfte in die Gewinnrücklagen und in den Bilanzgewinn eingestellt. Im Vorjahr wurde, nach Entnahme von €0,2 Mrd. aus den Gewinnrücklagen, ein Bilanzgewinn von €1,0 Mrd. ausgewiesen, der in voller Höhe an die Aktionäre ausgeschüttet wurde.

Der Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG wird zusammen mit dem Lagebericht im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister Stuttgart hinterlegt.

Ausschüttung von € 1,50 pro Aktie

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der am 09. April 2003 stattfindenden Hauptversammlung vor, vom Bilanzgewinn €1,5 Mrd. bzw. €1,50 je Aktie an die Aktionäre auszuschütten und den verbleibenden Betrag von €1,65 Mrd. in die Gewinnrücklagen einzustellen. Das dividendenberechtigte Kapital beträgt €2.633 Mio.

2. Steuerungsinstrumente

Eng verzahnte Steuerungsinstrumente

Das Management benutzt bei der Führung und Steuerung des Gesamtkonzerns sowie seiner Geschäftsfelder aufeinander aufbauende und eng verzahnte Steuerungsinstrumente. Gleichzeitig fördert das implementierte Steuerungssystem mit seinen Steuerungsgrößen eine bereichsübergreifende Transparenz und Vergleichbarkeit sowie eine kapitalmarktorientierte Investitionssteuerung innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns.

Im Rahmen der Steuerung unterscheidet DaimlerChrysler zwischen der Konzernebene und der operativen Ebene der Geschäftsfelder und -bereiche.

Auf Konzernebene wird aus der Nachsteuer-Ergebnisgröße Net Operating Income abzüglich der durchschnittlichen Kapitalkosten der Wertbeitrag als absolute Ergebnisgröße ermittelt. Die Ableitung des Net Operating Income ist in der Tabelle auf Seite 75 dargestellt. Dabei ist der Wertbeitrag das Kernelement des Steuerungssystems und stellt damit die wichtigste Steuerungsgröße bei DaimlerChrysler dar.

Zur Berechnung der Konzern-Renditekennziffer Return on Net Assets (RONA) wird das Net Operating Income zu dem im Konzern eingesetzten Kapital in Beziehung gesetzt. Daraus wird ersichtlich, in welchem Umfang der DaimlerChrysler-Konzern insgesamt den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft.

Der Verzinsungsanspruch bzw. die durchschnittlichen Kapitalkosten des Konzerns werden hierbei aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für das investierte Eigen- und Fremdkapital erwarten. Dabei werden die Eigenkapitalkosten entsprechend dem Capital Asset Pricing-Modell vom Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (z. B. Staatsanleihen, festverzinsliche Rentenpapiere) zuzüglich einer Risikoprämie für Anlagen in Aktien bestimmt. Die Fremdkapitalkosten werden aus dem Verzinsungsanspruch für eingegangene Verpflichtungen des Unternehmens mit den Fremdkapitalgebern abgeleitet.

Auf der Ebene der industriell tätigen Geschäftsfelder und -bereiche wird der Wertbeitrag aus dem Operating Profit abzüglich der durchschnittlichen Kapitalkosten ermittelt. Dabei wird mit dem Operating Profit eine Ergebnisgröße vor Zinsen und Steuern verwendet, da diese den Verantwortungsbereich des operativen Managements zutreffender abbildet als eine Nachsteuer-Ergebnisgröße. Als Kapitalbasis dienen auch hier die Net Assets, also die Aktiva abzüglich der nicht-verzinslichen Verbindlichkeiten. Für die Finanzdienstleistungsaktivitäten wird branchenüblich die Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals (Return on Equity) als Steuerungsmaßstab herangezogen.

Mit einem adäquaten Kapitalkostensatz sollen wertsteigernde Investitionsprojekte gefördert und entsprechende Wachstumsmöglichkeiten genutzt werden. Damit wird das Ziel verfolgt, nachhaltige Werte für die Anteilseigner von DaimlerChrysler zu schaffen.

Im Hinblick auf eine Reihe von Veränderungen sowohl in der Kapitalstruktur von DaimlerChrysler als auch in den Kapitalmarktanforderungen wurden beginnend mit dem Jahr 2002 die Kapitalkosten neu berechnet. Die verschiedenen geänderten Parameter der nach dem Capital Asset Pricing-Modell ermittelten Kapitalkosten haben insgesamt zu einer Senkung des Konzernkapitalkostensatzes auf 8,0% nach Steuern (i. V. 9,2%) geführt. Daraus ergibt sich für die industriell tätigen Geschäftsfelder ab 2002 ein Mindestverzinsungsanspruch von 13,0% vor Steuern (i. V. 15,5%) sowie für den Finanzdienstleistungsbereich von 14,0% vor Steuern (i. V. 17,0%).

Um nachhaltig Werte für die Aktionäre von DaimlerChrysler zu schaffen, besteht allerdings der Anspruch an die Geschäftsfelder und -bereiche, diese Mindestanforderung wesentlich zu übertreffen. Der Zielanspruch wird dabei jeweils aus Benchmarks mit den besten vergleichbaren Unternehmen abgeleitet und liegt über den Mindestanforderungen.

Entwicklung der Kapitalrenditen

Das Net Operating Income, das aus dem um Einmaleffekte bereinigten Konzern-Jahresüberschuss abgeleitet wird, belief sich im Berichtsjahr auf € 4,3 (einschließlich Einmaleffekte € 5,7) Mrd. In Verbindung mit einer Minderung der Net Assets von € 65,9 Mrd. auf € 65,0 Mrd. (Jahresdurchschnitt) führte dies zu einem Return on Net Assets für den DaimlerChrysler-Konzern von 6,7% nach Steuern (i. V. 2,5%). Das Geschäftsfeld Mercedes Car Group hat den Mindestverzinsungsanspruch von 13,0% vor Steuern deutlich übertroffen. Die im Jahr 2001 bei Chrysler Group eingeleiteten umfangreichen Programme zur Verbesserung der Profitabilität haben sich im Vergleich zum Vorjahr positiv ausgewirkt. Mit einem Return on Net Assets von 6,8% (i. V. – 8,2%) konnte der Mindestverzinsungsanspruch jedoch im abgelaufenen Geschäftsjahr noch nicht erreicht werden. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge und bei Financial Services wurde vor allem aufgrund der anhaltend angespannten wirtschaftlichen Situation in Schlüsselmärkten der Mindestverzinsungsanspruch nicht erreicht.

Die leicht rückläufigen durchschnittlichen Net Assets haben in Verbindung mit dem deutlich höheren Net Operating Income zu einer erheblichen Verbesserung der Kapitalrendite auf Konzernebene gegenüber dem Vorjahr geführt (2002: 6,7%; 2001: 2,5%). Der Wertbeitrag war mit € 0,9 Mrd. dennoch negativ (berechnet auf Basis eines Kapitalkostensatzes von 8,0% nach Steuern).

Entwicklung der Kapitalrenditen ¹

	2002	2001	2002	2001
	(Jahresdurchschnitt in Mrd. €) Net Assets		% Return on Net Assets	%
DaimlerChrysler-Konzern, nach Steuern	65,0	65,9	6,7	2,5
Industriegeschäfte, vor Zinsen und Steuern	46,9	54,7	10,3	1,4
Mercedes Car Group	12,1	11,1	25,0	26,7
Chrysler Group	19,5	26,6	6,8	(8,2)
Nutzfahrzeuge	8,5	9,2	2,1	0,6
Dienstleistungen ²	1,1	2,2	0,9	1,9
Übrige Aktivitäten ³	5,7	5,6	13,1	7,2
	Eigenkapital		Return on Equity ⁴	
Financial Services	9,3	9,6	10,6	5,9

1 Ohne Einmaleffekte.

2 Die Beteiligung an T-Systems ITS wurde infolge des Verkaufs der Anteile an die Deutsche Telekom nur bis zum 31. März 2002 berücksichtigt.

3 Aufgrund der Veräußerung von Geschäftsbereichen sind die Werte nicht mit dem Vorjahr vergleichbar. Der verkaufte Geschäftsbereich Bahnsysteme war bis Ende April 2001 enthalten. Der Geschäftsbereich Automobilelektronik wurde bis Ende März 2001 vollständig einbezogen und war danach bis zur vollständigen Veräußerung zum 01. April 2002 at equity berücksichtigt.

4 Vor Steuern.

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

**Net Assets ¹
(Nettovermögen) des DaimlerChrysler-Konzerns**

	2002	2001
In Millionen	€	€
Eigenkapital ²	33.565	39.184
Anteile in Fremdbesitz	432	417
Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs	12.201	15.701
Pensionsrückstellungen des industriellen Bereichs	15.864	12.608
Net Assets (Nettovermögen)	62.062	67.910

1 Jahresendwerte; Jahresdurchschnitt: € 65,0 (i. V. € 65,9) Mrd.

2 Bereinigt um die Auswirkungen aus der Anwendung von SFAS 133.

Überleitung zum Net Operating Income

	2002	2001
In Millionen	€	€
Konzernergebnis	4.718	(662)
Einmaleffekte	1.389	(1.392)
Konzernergebnis bereinigt um Einmaleffekte	3.329	730
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	14	(44)
Zinsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	458	422
Zinsanteil am Altersversorgungsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	534	539
Net Operating Income	4.335	1.647

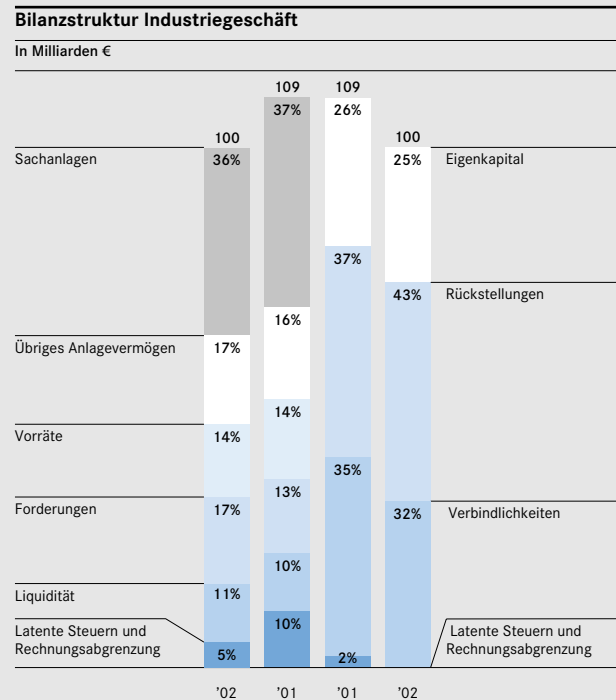
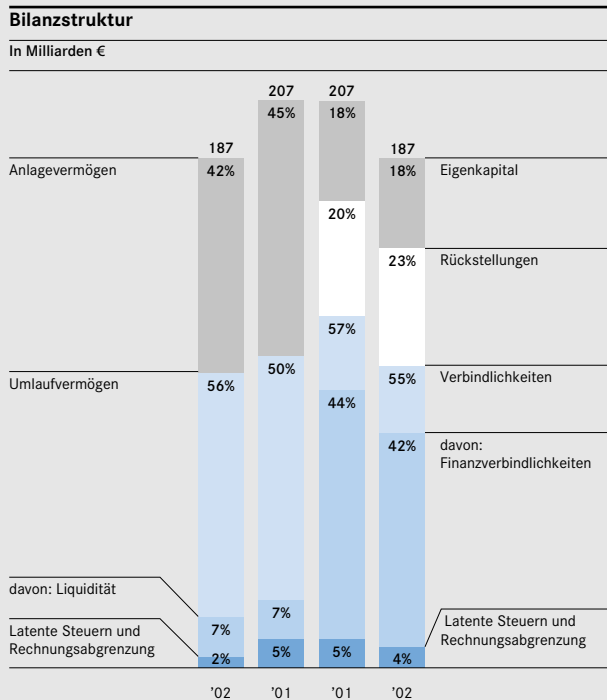
3. Vermögens- und Finanzlage**Rückgang der Bilanzsumme**

Die Bilanzsumme des Konzerns verminderte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10 % auf € 187,3 Mrd. Ausschlaggebend dafür war im Wesentlichen die im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Bewertung des US-Dollar. So waren die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten unserer US-amerikanischen Konzerngesellschaften nach der weiteren Abwertung des US-Dollar zum 31. Dezember 2002 mit einem Wechselkurs von € 1 = US-\$ 1,0487 (i. V. € 1 = US-\$ 0,8813) umzurechnen. Dies hat sich in entsprechend niedrigeren Bilanzständen in Euro niedergeschlagen. Vom Rückgang der Konzernbilanzsumme sind insgesamt € 21,2 Mrd. auf Währungsumrechnungseffekte zurückzuführen, bereinigt ergab sich ein Anstieg um € 1,1 Mrd.

Aufgrund der Entwicklung an den internationalen Kapitalmärkten im Jahr 2002 und der Reduzierung der Diskontierungszinssätze für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind diese zum 31. Dezember 2002 teilweise nicht durch die Fondsvermögen gedeckt. In diesem Zusammenhang waren nach US-GAAP zusätzliche Pensionsrückstellungen ergebnisneutral zu bilden. Die Erhöhung der Pensionsrückstellung erfolgt – bis zur Höhe der noch nicht getilgten Beträge aus rückwirkenden Plananpassungen (Unrecognized Prior Service Cost) – durch den Ansatz eines immateriellen Vermögensgegenstandes. Der übersteigende Betrag wurde durch eine ergebnisneutrale Verminderung des Eigenkapitals berücksichtigt, wobei aufgrund der Unterdeckung eine planbezogene Verrechnung der an die Pensionsfonds geleisteten Vorauszahlungen vorgenommen werden musste. Zum 31. Dezember 2002 ergab sich für den DaimlerChrysler-Konzern ein Anstieg der Pensionsrückstellungen um € 4,7 Mrd. und der immateriellen Vermögensgegenstände um € 2,3 Mrd., sowie ein Rückgang der aktiven Rechnungsabgrenzungsposten um € 7,6 Mrd. und des Eigenkapitals (nach Steuern) um € 6,3 Mrd.

Auf der Aktivseite nahmen die Sachanlagen im Berichtsjahr um 12 % auf € 36,3 Mrd. ab, wobei der Rückgang überwiegend auf Währungsumrechnungseffekte sowie geringere Sachanlagenzugänge zurückzuführen war.

Die Finanzanlagen verminderten sich gegenüber dem Vorjahr deutlich und erreichten einen Bilanzwert von € 9,3 (i. V. € 12,4) Mrd. Die Abnahme resultierte im Wesentlichen aus dem Verkauf der Anteile von T-Systems ITS sowie im Zusammenhang mit der Portfolio-Bereinigung bei Capital Services in den USA.



Der Rückgang der Vermieteten Gegenstände um €7,8 Mrd. (22%) war überwiegend auf die geänderten Wechselkursparitäten zurückzuführen. Darüber hinaus hat eine geänderte Subventionspolitik für das Neugeschäft in den USA zu einer Verschiebung von Operating-Leasingverträgen zu Absatzfinanzierungsverträgen geführt, die unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden.

Die Erhöhung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Berichtsjahr um €2,6 Mrd. (5%) war überwiegend durch eine Reduktion von Forderungsverkäufen und den Anstieg bei den Absatzfinanzierungsverträgen in den USA verursacht. Insgesamt machte das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft €80,3 Mrd. und damit 43% der gesamten Aktiva aus.

Die Vorräte – abzüglich der erhaltenen Anzahlungen – sind in der Konzernbilanz mit €15,6 (i. V. €16,8) Mrd. ausgewiesen. Bereinigt um Währungsumrechnungseffekte (€1,4 Mrd.) erhöhten sich die Vorräte um €0,3 Mrd., insbesondere bedingt durch anstehende Markteinführungen neuer Produkte im Geschäftsfeld Mercedes Car Group und höhere Gebrauchtwagenbestände im Geschäftsfeld Dienstleistungen. Gegenläufig reduzierte sich der Vorratsbestand im Geschäftsfeld Chrysler Group.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verminderten sich auf €6,3 (i. V. €6,4) Mrd. Der Rückgang war dabei vor allem wechselkursbedingt. Gegenläufig wirkten sich absatzbedingt höhere Bilanzstände im Geschäftsfeld Chrysler Group aus.

Der Anstieg der Übrigen Forderungen auf €17,6 (i. V. €16,2) Mrd. entfällt hauptsächlich auf die derivativen Finanzgeschäfte infolge der veränderten Währungsparitäten.

Der Bestand an liquiden Mitteln sank um 14% auf €12,4 Mrd. Die liquiden Mittel unterliegen im Konzern einer aktiven Steuerung zur Sicherstellung einer Konzern-Mindestliquidität. Der Rückgang der liquiden Mittel entfällt mit €1,6 Mrd. auf Zahlungsmittel und mit €0,5 Mrd. auf Wertpapiere.

Auf der Passivseite verminderte sich das Konzerneigenkapital um 10% auf €34,9 (i. V. €39,0) Mrd. Der Rückgang war überwiegend durch die Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen, Wechselkurseffekte sowie die für das Geschäftsjahr 2001 ausgeschüttete Dividende (€1,0 Mrd.) bedingt. Gegenläufig wirkte sich insbesondere das positive Konzernergebnis von €4,7 Mrd. erhöhend auf das Eigenkapital aus. Die Eigenkapitalquote, bereinigt um die vorgeschlagene Dividendenzahlung für das Jahr 2002 (€1,5 Mrd.), verzeichnete einen Rückgang um 0,5%-Punkte auf 17,8 (i. V. 18,3)%. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 24,8 (i. V. 25,7)%.

Der Bilanzansatz der Rückstellungen stieg um €1,5 Mrd. auf €43,7 Mrd. an. Die Erhöhung resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Pensionsrückstellungen aufgrund der Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen, höheren Steuer- und Garantierückstellungen sowie Zuführungen zu Rückstellungen für Verkaufsfördermaßnahmen. Gegenläufig verminderten sich die Rückstellungen währungsbedingt um €4,6 Mrd. Weiterhin

fürten die Bewertung der Rückstellungen für derivative Finanzgeschäfte sowie die Inanspruchnahme von Rückstellungen im Zusammenhang mit den Turnaround-Plänen bei der Chrysler Group und im Geschäftsbereich Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses zu einem Rückgang.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die Übrigen Verbindlichkeiten reduzierten sich um €3,2 Mrd. auf €21,2 Mrd. Zusätzlich zu den Effekten aus der Währungsumrechnung (€2,6 Mrd.) ergab sich eine Verminderung insbesondere im Geschäftsfeld Chrysler Group. Gegenläufig erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in den Geschäftsfeldern Mercedes Car Group und Nutzfahrzeuge. Die Finanzverbindlichkeiten des Konzerns beliefen sich zum Bilanzstichtag auf €79,1 Mrd. Sie dienen primär der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts des Geschäftsfelds Dienstleistungen. Der signifikante Rückgang der Finanzverbindlichkeiten gegenüber dem Vorjahr war überwiegend auf Wechselkurseffekte in Höhe von €8,6 Mrd. und Tilgungen (netto) aus dem gestiegenen Konzern-Cash Flow verursacht.

Kapitalflussrechnung durch Veräußerungserlöse und verbesserte Ergebnissituation geprägt

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ist um €1,9 Mrd. auf €17,8 Mrd. gestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das deutlich verbesserte Konzernergebnis zurückzuführen.

Der gegenüber dem Vorjahr niedrigere Cash Flow aus der Investitionstätigkeit (€12,9 Mrd., i. V. €14,0 Mrd.) war von gegenläufigen Entwicklungen beeinflusst. Einem um €4,8 Mrd. geringeren Mittelbedarf aus der Investitionstätigkeit des Industriegeschäfts (€1,6 Mrd., i. V. €6,4 Mrd.) stand ein um €3,8 Mrd. höherer Cash Flow aus der Investitionstätigkeit des Finanzdienstleistungsgeschäfts (€11,3 Mrd., i. V. €7,5 Mrd.) gegenüber. Der Rückgang im Industriegeschäft stand überwiegend in Zusammenhang mit den Erlösen aus der Veräuße-

rung der Anteile an T-Systems ITS und TEMIC. Darüber hinaus waren die Investitionen in das Sachanlagevermögen insbesondere aufgrund verbesserter Entwicklungs- und Produktionsprozesse sowie im Rahmen von Schwankungen bei der Einführung neuer Produkte zurückgegangen. Der Anstieg im Finanzdienstleistungsgeschäft beruhte vorwiegend auf einem im Vergleich zum Vorjahr um €8,1 Mrd. höheren Nettozuwachs bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Der um €4,5 Mrd. geringere Nettoanstieg des Vermietvermögens hat dies nur teilweise kompensiert.

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit von €5,3 Mrd. zum 31. Dezember 2002 war mit €4,3 Mrd. durch die Tilgung (netto) von Finanzverbindlichkeiten geprägt. Daneben hat sich die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2001 mit €1,0 Mrd. niedergeschlagen.

Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten hat gegenüber dem 31. Dezember 2001 um €1,6 Mrd. auf €9,1 Mrd. abgenommen. Im Rückgang waren Wechselkurseffekte von €1,2 Mrd. enthalten. Die gesamte Liquidität einschließlich längerlaufender Geldanlagen sowie Wertpapieren ging von €14,5 Mrd. auf €12,4 Mrd. zurück.

Refinanzierung im DaimlerChrysler-Konzern

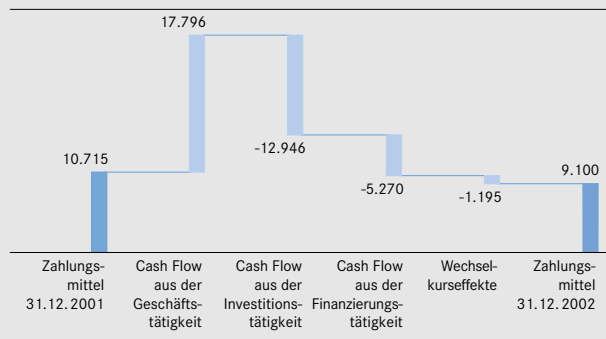
Die Refinanzierungsaktivitäten des DaimlerChrysler-Konzerns fanden im abgelaufenen Geschäftsjahr vor dem Hintergrund eines verbesserten operativen Cash Flows, der Erlöse aus dem Verkauf von nicht zu den Kernaktivitäten des Konzerns gehörenden Vermögensgegenständen, insbesondere der Anteile an T-Systems ITS, sowie eines im Vergleich zum Vorjahr geringeren Finanzdienstleistungsgeschäfts statt. Zur Deckung des im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringeren Finanzmittelbedarfs nutzte DaimlerChrysler ein breites Spektrum von Geld- und Kapitalmarktinstrumenten über das weltweite Netz der Regionalholding- und Finanzgesellschaften.

Im Januar 2002 hat der Konzern mit der simultanen Begebung einer Euro- und US-Dollar-Anleihe im Gegenwert von rd. €3,2 Mrd. die einzige Benchmark-Transaktion des Jahres emittiert. Neben diesen beiden größeren Anleihen konnte DaimlerChrysler im weiteren Verlauf des Jahres den laufenden Finanzierungsbedarf durch kleinere Transaktionen decken. Diese erfolgten im Rahmen von Medium-Term-Note-Programmen in Form von öffentlichen Anleihen und Privatplatzierungen.

Ferner ist die Verbriefung von Forderungen, insbesondere die des Finanzdienstleistungsbereichs in den USA, kontinuierlich zur Refinanzierung des Konzerns genutzt worden. Durch die Platzierung eines US-Dollar 3,0 Mrd. Asset-Backed Commercial Paper Programms in den USA konnte DaimlerChrysler einen neuen Investorenkreis erschließen.

Veränderung der Zahlungsmittel

In Millionen €



4. Risikobericht

Integriertes Risikomanagementsystem

Die Geschäftsbereiche des DaimlerChrysler-Konzerns sind im Rahmen ihrer globalen Aktivitäten und aufgrund der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum richtigen Umgang mit Risiken sind wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die zu einem einheitlichen Risikomanagementsystem zusammengefasst sind und permanent weiterentwickelt werden.

Das Risikomanagementsystem ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Es zielt auf die systematische Identifikation, Beurteilung, Kontrolle und Dokumentation von Risiken ab. Dabei werden unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien Risiken vom Management der Geschäftsfelder und -bereiche sowie der bedeutenden assoziierten Unternehmen identifiziert und hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichen Schadenshöhe bewertet. Die Kommunikation und Berichterstattung über relevante Risiken wird durch vom Management festgelegte Wertgrenzen gesteuert. Im Rahmen des Risikomanagements werden Maßnahmen zur Risikovermeidung, -reduzierung und -absicherung entwickelt und ggf. initiiert. Im Rahmen eines Risikomonitoring werden die wesentlichen Risiken überwacht.

Das Risikomanagementsystem des DaimlerChrysler-Konzerns ist darauf ausgerichtet, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennen und gegensteuernde Maßnahmen einleiten kann. Die Einhaltung der konzerneinheitlichen Richtlinien, wie sie in einem konzerntweit gültigen Risikomanagement-Handbuch definiert sind, wird durch die interne Revision überprüft. Daneben prüfen externe Wirtschaftsprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können, frühzeitig zu erkennen.

Risiken aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Nach einer kurzen Erholungsphase hat die Weltwirtschaft im Berichtsjahr wieder merklich an Dynamik verloren. Da der erhoffte Aufschwung teilweise gänzlich ausgefallen ist bzw. später und schwächer als erwartet eingesetzt hat, haben sich auch die konjunkturellen Perspektiven für das Gesamtjahr 2003 spürbar verschlechtert. Damit sind gleichzeitig die ökonomisch bedingten Risiken für die Ergebnissituation von DaimlerChrysler gestiegen.

Mögliche Auslöser einer ungünstigeren weltwirtschaftlichen Entwicklung wären ein nachhaltiger Konsumrückgang in den USA, und damit der Ausfall des wichtigsten Wachstumsmotors für die Weltwirtschaft, sowie mögliche negative Konsequenzen einer zeitlichen und/oder räumlichen Eskalation einer militärischen Aktion im Irak.

Die anhaltenden Strukturprobleme der japanischen Wirtschaft bergen ein weiteres Risikopotenzial, sowohl hinsichtlich der Bedeutung Japans als Absatzmarkt als auch durch das verstärkte Engagement bei Mitsubishi Motors. Die möglichen negativen Übertragungseffekte einer Rezession der japanischen Konjunktur auf die asiatischen Schwellenländer könnte zudem das gemeinsame Engagement mit Hyundai Motor Company negativ beeinflussen.

Ein eher regional begrenztes Risikopotenzial läge in nachhaltigen Krisen in einzelnen Schwellenländern (Südamerika, Asien, Osteuropa).

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken

Die schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung und stagnierende Absatzmärkte wirken sich zunehmend auf die Automobilbranche aus. Der hohe Wettbewerbsdruck führt zu Erlösschmälerungen und einer steigenden Anzahl verkaufsfördernder Finanzierungsangebote. Die Verkaufsanreize im Neuwagengeschäft haben wiederum Einfluss auf das Preisniveau im Gebrauchtfahrzeuggeschäft. Neben der branchenspezifischen Marktentwicklung hängt der Absatz zudem von politischen Rahmenbedingungen ab. Bestimmungen über Emissionen, Verbrauchswerte und Energiepreise beeinflussen das Wachstum in verschiedenen Produktsegmenten und somit letztlich die Profitabilität des Unternehmens.

Maßgebliche Faktoren für den Erfolg des DaimlerChrysler-Konzerns sind die innovativen Produkte und Dienstleistungen des Unternehmens. Entscheidenden Einfluss hierauf haben die Forschungsaktivitäten und die Entwicklung von neuen Produkten, die termingerechte Umsetzung der Produktanläufe sowie die Erreichung definierter Effizienzsteigerungsziele bei gleichzeitiger Beibehaltung der Qualität. Minderungen in der Qualität könnten zu höheren Garantieverpflichtungen und absatzmin-

dernden Imageverlusten führen. Die erfolgreiche Fortführung der initiierten Turnaround-Programme bei der Chrysler Group, im Geschäftsbereich Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses sowie bei Mitsubishi Motors sind entscheidend für die Profitabilität von DaimlerChrysler. Vor dem Hintergrund der strategischen Ausrichtung des Konzerns ist die Rekrutierung und der Aufbau des Führungskräftepotenzials in ingenieurnahen Berufen sowie für den Einsatz im asiatischen Raum entscheidend. Andere betriebliche Risiken, wie beispielsweise Risiken aus dem Bereich der Informationstechnologie, sind von eher untergeordneter Bedeutung.

Das Dienstleistungsgeschäft von DaimlerChrysler umfasst Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen. Große Bedeutung haben dabei die Finanzierung und das Leasing des Konzernneufahrzeuggeschäfts sowie das Angebot an Versicherungen. Die Refinanzierung des erforderlichen Kapitals wird größtenteils über die externen Finanzmärkte abgewickelt, womit Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken verbunden sind. Darüber hinaus bestehen Ausfallrisiken im Finanzierungsgeschäft sowie Restwert Risiken, die sich bei der Vermarktung von zurückgegebenen Leasingfahrzeugen ergeben können. Mit der im Jahr 2002 erfolgten Gründung der DaimlerChrysler Bank ist die Angebotspalette auf den Geldanlagebereich ausgeweitet worden. Das dadurch entstandene, erweiterte Risikospektrum hat keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzern.

An den Risiken von Mitsubishi Motors partizipiert DaimlerChrysler entsprechend seiner Beteiligungsquote. Die Risiken sind insbesondere an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Japan sowie im NAFTA-Raum geknüpft. Auch Risiken aus Garantieverpflichtungen könnten die Ergebnissituation von Mitsubishi Motors beeinträchtigen.

Durch die Beteiligung an EADS ist DaimlerChrysler auch anteilig von deren Risiken betroffen. Der derzeit beobachtbare deutliche Rückgang von Fluggastzahlen manifestiert sich im Sparkurs vieler Fluggesellschaften. Dies könnte zu einer weiteren Reduktion der Nachfrage nach Flugzeugen führen und den Wettbewerb im Luftfahrzeuggeschäft mit Druck auf die Profitabilität von EADS erhöhen. Derartige Einbußen lassen sich voraussichtlich nicht durch Nachfrageausweitungen im militärischen Bereich kompensieren.

Risiko-Transparenz im Währungs-, Asset- und Liability-Management

DaimlerChrysler ist Marktrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. In geringem Ausmaß ist der Konzern Kursschwankungen unterworfen, die aus dem Aktienportfolio resultieren. Diese Veränderungen können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Der Konzern steuert diese Risiken vorwiegend im Rahmen seiner laufenden Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Volkswirtschaftliche Analysen und Marktinformationen fließen fortlaufend in den Risikomanagementprozess ein.

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

Im Konzern werden Finanzinstrumente nicht zu spekulativen Zwecken eingesetzt.

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

Währungsmanagement

Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten von DaimlerChrysler resultieren Lieferungs- und Zahlungsströme in unterschiedlichen Währungen, wobei gegenläufige Zahlungsströme in den einzelnen Währungen gegenübergestellt und aufgerechnet werden. Das Währungsexposure wird im Rahmen des zentralen Devisenmanagements regelmäßig erfasst und anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Das bei den ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Euro-Zone gebundene Nettovermögen wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursschwankungen gesichert. In Ausnahmefällen werden jedoch bestimmte langfristige Investitionen gegen Währungsrisiken abgesichert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die derivativen Währungssicherungskontrakte in den Jahren 2002 und 2001. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk				
In Millionen €	31.12. 2002	Jahres- durch- schnitt 2002	31.12. 2001	Jahres- durch- schnitt 2001
Währungssicherungskontrakte ¹	236	304	368	430

¹ Devisentermingeschäfte, Devisenswaps, Währungsoptionen.

Der Value-at-Risk der Währungssicherungskontrakte hat im Jahresdurchschnitt und zum Jahresende abgenommen, was hauptsächlich auf geringere Währungsvolatilitäten zurückzuführen ist, obwohl sich der Bestand an Währungssicherungsgeschäften geringfügig erhöht hat.

Asset- und Liability-Management

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

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die zinssensitiven Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns in den Jahren 2002 und 2001. Die Berechnungen der Jahresdurchschnitte basieren auf den Zahlen zu den Quartalsenden.

Value-at-Risk				
In Millionen €	31.12. 2002	Jahres- durch- schnitt 2002	31.12. 2001	Jahres- durch- schnitt 2001
Zinssensitive Finanzinstrumente	157	185	334	272

Der Value-at-Risk der zinssensitiven Finanzinstrumente bei DaimlerChrysler hat sich im Durchschnitt und zum Jahresende 2002 aufgrund geringerer Volatilitäten und der Reduktion des Anteils der fristeninkongruenten Refinanzierung der festverzinslichen Finanzierungs- und Leasingverträge im Finanzdienstleistungsgeschäft verringert.

Aktienportfoliomanagement

DaimlerChrysler besitzt in einem geringen Umfang Anlagen in Aktien, die Teil des Liquiditätsmanagements sind. Der Konzern sichert das damit verbundene Aktienkursrisiko vorwiegend durch den Einsatz von Aktienderivaten ab. Nach der deutlichen Verringerung des Aktienportfolios im Jahr 2001 ist das Aktienkursrisiko gegenwärtig unbedeutend, weshalb der Konzern auf den separaten Ausweis der Value-at-Risk-Werte verzichtet. Entsprechend dem internationalen Bankenstandard sind Wertpapiere, die wir als langfristige Investitionen klassifizieren, nicht in der Bewertung des Aktienrisikos enthalten.

Ratings

Am 19. Juli 2002 hat die Ratingagentur Standard & Poor's (S&P) nach der Veröffentlichung der Zahlen des zweiten Quartals den Ausblick des Langfristratings von DaimlerChrysler von negativ auf stabil angehoben. S&P begründete dies damit, dass die eingeleiteten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung bei der Chrysler Group und bei Freightliner greifen. Die Ratingeinstufung blieb mit BBB+ für das Langfristrating und A-2 für das Kurzfristrating unverändert. Die Ratingagentur Moody's Investors Service (Moody's) hat im Jahr 2002 weder das Rating noch den Ausblick des Ratings von DaimlerChrysler verändert. Zum Jahresende war das von Moody's erteilte Langfristrating A-3 mit negativem Ausblick, das Kurzfristrating war P-2.

Rechtliche Risiken

Verschiedene Gerichtsverfahren sind gegen den Konzern anhängig. Bei diesen anhängigen Verfahren handelt es sich nach Ansicht von DaimlerChrysler um normale, routinemäßige und im Zusammenhang mit dem Geschäft des Konzerns stehende Rechtstreitigkeiten. Darüber hinaus gibt es zwei besondere Verfahren, die vermeintlichen Sammelklagen süd-afrikanischer Kläger und die Aktionärsklage; beide Verfahren sind nachfolgend beschrieben.

In mehreren gegen die DaimlerChrysler Corporation anhängigen Gerichtsverfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen (u. a. Tür- und Heckklappenschlösser, Insassenrückhaltesysteme, Sitze, Bremsanlage und Kraftstoffanlage) mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität (Überschlagneigung),

falsche Pedalbedienung (plötzliche Beschleunigung) oder Unfallsicherheit vorgebracht. Die geltend gemachten Ansprüche erstrecken sich von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis hin zu Schadenersatz wegen Körperverletzung. Sofern diesen Klagen stattgegeben würde, könnte sich hierdurch eine Verpflichtung für die DaimlerChrysler Corporation zur Leistung erheblicher regulärer sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben.

Am 18. Februar 1999 sprach ein Schwurgericht im Rechtsstreit *Crawley vs. Chrysler Corporation*, einer vor dem Stadtgericht von Philadelphia, Pennsylvania, verhandelten Sammelklage, den Eigentümern von ca. 75.000 Chrysler-Fahrzeugen der Baujahre 1988^{3/4} -1990 \$ 54,75 Mio. (€52,22 Mio.) kompensatorischen Schadenersatz und \$ 3,7 Mio. (€3,5 Mio.) Strafschadenersatz zu. In der Klageschrift wurde geltend gemacht, dass die Airbags in diesen Fahrzeugen defekt seien, weil durch die Anordnung der Entlüftungsöffnungen beim Entfalten der Airbags Verbrennungen an den Händen verursacht werden könnten. Die DaimlerChrysler Corporation legte Berufung gegen die Entscheidung ein, und im Oktober 2002 wies das Berufungsgericht die Sammelklage ab und hob das Urteil auf.

Vier Sammelklagen sind bei verschiedenen US- und kanadischen Gerichten anhängig, in denen vorgebracht wird, dass die Lackierung von Chrysler-, Plymouth-, Jeep® - und Dodge-Fahrzeugen der Baujahre 1982-1997 sich aufgrund fehlerhafter Lacke, Grundierungen oder Anwendungsverfahren ablöst, abblättert oder abspringt. Die Kläger fordern Schadenersatz sowie Strafschadenersatz, Erstattung der Reparaturkosten oder Austausch sowie Erstattung der Rechtsanwaltsgebühren und -auslagen. Sechs andere Sammelklagen bezüglich Farbablösungen wurden abgewiesen.

DaimlerChrysler erhielt am 1. April 1999 von der Europäischen Kommission »Beschwerdepunkte«, in denen dem Konzern die Verletzung der EG-Wettbewerbsregeln durch Behinderung des grenzüberschreitenden Absatzes von Mercedes-Benz-Personenkraftwagen an Endverbraucher im Europäischen Wirtschaftsraum vorgeworfen wurde. Im Oktober 2001 erließ die Europäische Kommission gegen DaimlerChrysler eine Entscheidung, mit der eine Geldbuße in Höhe von ca. €72 Mio. verhängt wurde. Die von DaimlerChrysler gegen die Entscheidung erhobene Klage beim Europäischen Gerichtshof ist anhängig.

Im vierten Quartal 2000 reichte die Tracinda Corporation beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Delaware eine Klage gegen die DaimlerChrysler AG und bestimmte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands (Herren Kopper, Schrempp und Dr. Gentz) ein. 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 sind anhängig. Die Kläger, gegenwärtige oder 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 Kern wird in den Klagen geltend gemacht, die Beklagten hätten mit der Beschreibung der Transaktion als einem »merger of equals« (Fusion unter Gleichen) im Proxy Statement/Prospekt und in anderen Mitteilungen im Vorfeld der außerordentlichen Hauptversammlung der Chrysler-Aktionäre, die zur Abstimmung über den Vertrag über den Zusammenschluss (Business Combination Agreement) einberufen wurde, fälschlicherweise dargestellt, dass DaimlerChrysler als zwei gleiche Unternehmen geführt werde, wohingegen die Beklagten stets die Absicht verfolgt hätten, Chrysler zu einem Geschäftsfeld zu degradieren und das Chrysler-Management durch Führungskräfte von Daimler-Benz zu ersetzen. Im Allgemeinen wird in den Klagen folgendes verlangt: (a) tatsächlicher Schadenersatz einschließlich einer Übernahmeprämie, (b) Schadenersatz in Höhe des Differenzbetrages zwischen dem Wert der eingetauschten Chrysler-Aktien und dem aktuellen Wert der DaimlerChrysler-Aktien, (c) kompensatorischer Schadenersatz sowie im Fall der Einzelklagen Strafschadenersatz, (d) die Rückgängigmachung der Transaktion, (e) Zinsen für die Zeit vor und nach einem Gerichtsurteil und (f) sonstige berechnete und angemessene Entschädigungen. Im April 2001 wurden alle anhängigen Sammelklagen zu einer einzigen Sammelklage zusammengefasst. Die konsolidierte Klageschrift enthält zwei zuvor in keiner der Klageschriften vorgebrachte Ansprüche. Mit den neuen Ansprüchen wurde geltend gemacht, DaimlerChrysler hätte durch unrichtige und irreführende Aussagen in den Jahren 1999 und 2000 bezüglich der Erwartungen für das Jahr 2000 gegen amerikanisches Wertpapierrecht verstoßen. Am 9. Mai 2001 reichte DaimlerChrysler Anträge auf Abweisung aller drei Klagen ein. Im März 2002 gab das Gericht dem Antrag auf Klageabweisung in Bezug auf die konsolidierte Sammelklage statt, lehnte jedoch den Antrag auf Abweisung der Klage der Tracinda Corporation, mit Ausnahme des darin enthaltenen Anspruchs wegen verbotener Absprache (civil

conspiracy), sowie den Antrag auf Abweisung der von Glickenhäus & Co., et. al. eingereichten Klage ab. In der Folge gestattete das Gericht den Sammelklägern, ihre Klage abzuändern, und diese Klage ist jetzt anhängig. Die Fälle wurden für Zwecke der Beweiserhebung (discovery) zusammengefasst und werden unter der Bezeichnung »DaimlerChrysler AG Securities Litigation« geführt. Im Februar 2003 hat DaimlerChrysler beantragt, über alle in diesen Fällen geltend gemachten Ansprüche im summarischen Verfahren zu entscheiden. Der jetzige Zeitplan sieht eine Hauptverhandlung für alle zusammengefassten Klagen im zweiten Quartal 2003 vor. DaimlerChrysler hält die Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen mit allen Mitteln zu verteidigen.

DaimlerChrysler veräußerte am 30. April 2001 ihre Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz) für einen Kaufpreis von \$ 725 Mio. an Bombardier, Inc. Im Juli 2002 reichte Bombardier bei der Internationalen Handelskammer in Paris einen Antrag auf Einleitung eines Schiedsverfahrens ein. Bombardier macht die Anpassung des Kaufpreises gemäß den Bedingungen des Kaufvertrages sowie Ansprüche wegen angeblicher Vertragsverletzungen und falscher Darstellungen geltend. Die Schadenersatzforderung von Bombardier beläuft sich auf insgesamt ca. € 960 Mio. Die Höhe der im Vertrag vereinbarten Anpassung des Kaufpreises ist auf € 150 Mio. begrenzt, die Höhe sonstiger Ansprüche, soweit rechtlich zulässig, auf weitere € 150 Mio. DaimlerChrysler verteidigt sich im laufenden Schiedsverfahren gegen die Ansprüche.

Ebenso wie andere Unternehmen in der Automobilindustrie verzeichnet DaimlerChrysler (hauptsächlich die DaimlerChrysler Corporation) eine wachsende Zahl von Gerichtsverfahren, in denen normaler und Strafschadenersatz für Erkrankungen eingeklagt wird, die angeblich direkt oder indirekt auf Belastungen durch bestimmte asbesthaltige Bauteile zurückzuführen sind (vorwiegend Bremsbeläge). In der Regel werden in diesen Gerichtsverfahren zahlreiche weitere Unternehmen als Beklagte aufgeführt, und es können auch Ansprüche wegen Belastungen durch eine Vielzahl von asbesthaltigen Produkten, die nicht aus Fahrzeugen stammen, geltend gemacht werden. In einem einzelnen Gerichtsverfahren können Ansprüche von mehreren Klägern geltend gemacht werden, die Erkrankungen an Asbestose, Mesotheliomen sowie anderen Krebs- oder sonstigen Erkrankungen behaupten. Die Zahl der Ansprüche in diesen Gerichtsverfahren erhöhte sich von etwa 14.000 zum Jahresende 2001 auf etwa 19.000 bis Ende Januar 2003. In der Mehrzahl der Fälle präzisieren die Kläger ihre behaupteten Krankheiten nicht und machen nur wenige Angaben zu dem behaupteten Umgang mit Bauteilen der Fahrzeuge von DaimlerChrysler.

Einige Kläger stützen sich dabei nicht auf bestehende Krankheiten, sondern begehren Schadenersatz aufgrund eventueller zukünftiger Krankheiten. Im Jahr 2001 hat DaimlerChrysler gemeinsam mit weiteren Automobilherstellern das Bundeskonkursgericht in Delaware, das auch das Konkursverfahren gegen den Automobilzulieferer Federal-Mogul Corporation beaufsichtigt, gebeten, alle bei Bundesgerichten in den Vereinigten Staaten anhängigen Verfahren gegen Federal-Mogul wegen asbesthaltiger Bremsen zusammenzufassen. DaimlerChrysler war der Ansicht, dass die Kosten und die Komplexität der Verteidigung dieser Einzelfälle durch eine Zusammenfassung verringert würden. In 2002 entschied das Konkursgericht, dass es zu einer Zusammenfassung dieser Fälle nicht befugt sei. Diese Entscheidung wurde vom US-Berufungsgericht bestätigt. Das Oberste Bundesgericht der Vereinigten Staaten hat den von DaimlerChrysler gemeinsam mit anderen Herstellern gestellten Antrag auf Überprüfung dieser Entscheidung im Januar 2003 zurückgewiesen. DaimlerChrysler ist der Ansicht, dass bei zahlreichen dieser Verfahren nicht näher begründete Erkrankungen oder lediglich dürftige Zusammenhänge mit Bauteilen in Fahrzeugen angeführt werden und dass es zuverlässige wissenschaftliche Nachweise gibt, die eine Abweisung zahlreicher dieser Ansprüche unterstützen. Obgleich die Aufwendungen im Zusammenhang mit derartigen Ansprüchen bis heute keinen wesentlichen Einfluss auf die finanzielle Situation von DaimlerChrysler haben, ist es möglich, dass die Zahl dieser Verfahren, insbesondere im Zusammenhang mit der Geltendmachung lebensbedrohender Krankheiten, weiter steigt und dem Unternehmen zukünftig durch diese Verfahren erhebliche Aufwendungen entstehen könnten.

Im September 2000 erwarb Freightliner LLC, die nordamerikanische Nutzfahrzeugtochter von DaimlerChrysler, die kanadische Western Star Trucks Holding Ltd., die im Bereich der Konstruktion, Montage und des Vertriebs von Schwerlastwagen und Bussen tätig ist. Vor der Übernahme durch Freightliner hatte Western Star den Verkauf der in England und Wales gegründeten und auf dem Gebiet der Montage und des Vertriebs von Schwerlastwagen tätigen ERF (Holdings) plc. an die MAN AG und die MAN Nutzfahrzeuge AG für 195 Mio. kanadische Dollar abgeschlossen. Im September 2002 reichte MAN beim Londoner Handelsgericht gegen Freightliner Ltd. (vormals Western Star) eine Klage wegen Verletzung von Zusicherungen und Gewährleistungen im Anteilskaufvertrag ein. Darin wird u. a. geltend gemacht, dass die Abschlüsse und Bilanzen falsche Angaben enthalten hätten. Die Schadenersatzforderungen belaufen sich auf über GBP 300 Mio. Freightliner Ltd. hat die Absicht, sich gegen diese Ansprüche mit allen Mitteln zu verteidigen.

2002 wurde beim US-Bezirksgericht für den Bezirk New Jersey gegen Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) und gegen Mercedes-Benz Manhattan, Inc., eine hundertprozentige Enkelgesellschaft von MBUSA, eine Sammelklage wegen angeblicher Beteiligung von MBUSA und Mercedes-Benz Manhattan an einer Preisabsprache zwischen Mercedes-Benz-Händlern erhoben. Ein Antrag auf Bestätigung der Sammelklage ist anhängig. MBUSA und Mercedes-Benz Manhattan haben die Absicht, sich gegen diese Ansprüche energisch zur Wehr zu setzen. Beide Unternehmen wurden von der Kartellabteilung des US-Justizministeriums (Regionalbüro New York) unterrichtet, dass strafrechtliche Ermittlungen im Zusammenhang mit den in dem Verfahren erhobenen Vorwürfen eingeleitet wurden. MBUSA und Mercedes-Benz Manhattan wurden vom Voruntersuchungsgericht Ladungen zugestellt.

Vor kurzem wurden drei Klagen gegen die DaimlerChrysler AG bzw. einige ihrer Beteiligungsgesellschaften eingereicht, in denen Ansprüche geltend gemacht werden, die auf die Apartheidspraxis in Südafrika vor 1994 zurückgehen. Im Einzelnen wurde am 27. September 2002 beim US-Bezirksgericht für den Südlichen Bezirk von New York eine mutmaßliche Sammelklage unter der Bezeichnung *Digwamaje v. Bank of America*, No. 02-CV-6218 (RCC) (S.D.N.Y.) eingereicht, die sich auf Ansprüche aus den Jahren 1952 bis 1994 bezieht und in der 84 US-amerikanische, europäische und japanische Unternehmen, darunter auch die DaimlerChrysler AG, als Beklagte benannt werden. Am 11. November 2002 haben 91 Einzelpersonen beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von New York eine Klage unter der Bezeichnung *Khulumani v. Barclays National Bank Ltd.*, Civ. A. No. 02-5952 (E.D.N.Y.) gegen 22 US-amerikanische, europäische und japanische Unternehmen einschließlich der DaimlerChrysler AG und Daimler-Benz Industrie, eingereicht. Diese Klage betrifft den Zeitraum von 1960 bis 1993. Am 19. November 2002 wurde eine weitere mutmaßliche Sammelklage, *Ntsebeza v. Holcim Ltd.*, No. 02-74604 (RWS) (E.D. Mich.), beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von Michigan eingereicht, in der vier US-amerikanische und europäische Unternehmen, einschließlich DaimlerChrysler Corporation, als Beklagte benannt und Ansprüche aus den Jahren 1948 bis 1993 geltend gemacht werden. Alle drei Klagen behaupten im Wesentlichen, den beklagten Unternehmen seien Menschenrechtsverletzungen und andere Missbräuche des südafrikanischen Apartheidregimes bekannt gewesen bzw. sie seien daran beteiligt gewesen; sie hätten mit der Apartheidregierung während dieser Zeit zusammengearbeitet und hätten von dieser Zusammenarbeit profitiert. Die Kläger machen eine Reihe von Ansprüchen geltend, darunter verbotene Absprache (conspiracy), Unterstützung des Apartheidregimes und Beihilfe, Verletzungen des

sogenannten RICO-Gesetzes zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität (Racketeering Influence and Corrupt Organizations Act), Verstöße gegen internationales Recht und den Alien Tort Claims Act, ungerechtfertigte Bereicherung und unfaire und diskriminierende Arbeitsbedingungen. Die Kläger verlangen kompensatorischen und Strafschadenersatz, die Herausgabe angeblich unerlaubter Gewinne der Beklagten, eine Rechnungslegung, die Rückgabe des Werts der angeblichen ungerechtfertigten Bereicherung der Beklagten und sonstige Entschädigungen. Im *Digwamaje*-Fall wird darüber hinaus die Einsetzung einer »historic commission« verlangt. Die Kläger im *Digwamaje*-Fall geben vor, kompensatorischen Schadenersatz in Höhe von über \$ 200 Mrd. und Strafschadenersatz in Höhe von über \$ 200 Mrd. zu verlangen. In den Klageschriften der anderen beiden Klagen werden keine spezifischen Schadensbeträge genannt. DaimlerChrysler beabsichtigt, sich gegen diese Ansprüche energisch zur Wehr zu setzen.

Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen; der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass DaimlerChrysler aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, welche die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage von DaimlerChrysler haben.

Gesamtrisiko

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

5. Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2002

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2002 sind über die bereits dargestellten Entwicklungen hinaus keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für DaimlerChrysler von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten bestätigt die im Kapitel Ausblick getroffenen Aussagen.

Vorbemerkung

Die nachfolgend dargestellte Konzernrechnungslegung (Konzernbilanzen zum 31. Dezember 2002 und 2001, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, Konzernkapitalflussrechnungen und Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 2002, 2001 und 2000) wurden nach den Rechnungslegungsvorschriften der Vereinigten Staaten von Amerika (US-GAAP) erstellt.

Zur Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht wurde er um einen Konzernlagebericht sowie weitere Erläuterungen gemäß § 292a HGB ergänzt. Damit entspricht der im Handelsregister zu hinterlegende und im Bundesanzeiger zu veröffentlichende

Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Vierten und Siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften. Bei der Interpretation dieser Richtlinien haben wir uns auf die Auslegung der Richtlinie durch das Deutsche Rechnungslegungs Standards Committee e. V. gestützt.

Der zum 31. Dezember 2002 gemäß § 292a HGB aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht ist beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter Nr. HRB 19 360 hinterlegt und wird Aktionären auf Anfrage gerne zur Verfügung gestellt.

Erklärung des Vorstands

Für die Aufstellung der nachfolgenden Konzernrechnungslegung ist der Vorstand der DaimlerChrysler AG verantwortlich.

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

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



Jürgen E. Schrempp

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

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



Manfred Gentz

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG:

Wir haben die Konzernbilanzen der DaimlerChrysler AG einschließlich der Tochterunternehmen (»DaimlerChrysler«) zum 31. Dezember 2002 und 2001, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals sowie die Konzernkapitalflussrechnungen der Geschäftsjahre 2002, 2001 und 2000 (Konzernrechnungslegung) geprüft. Die Konzernrechnungslegung nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (United States Generally Accepted Accounting Principles) liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über die Konzernrechnungslegung abzugeben. Nicht geprüft haben wir die Rechnungslegungen für das Jahr 2000 der DaimlerChrysler Corporation und einiger ihrer konsolidierten Tochterunternehmen (»DaimlerChrysler Corporation«). Die Umsatzerlöse der DaimlerChrysler Corporation betragen für das Geschäftsjahr 2000 42% des Werts des DaimlerChrysler-Konzerns. Diese Rechnungslegungen sind von anderen Abschlussprüfern geprüft worden, deren Bestätigungsvermerke uns vorgelegen haben. Soweit sich unser Bestätigungsvermerk auf die Werte für 2000 bezieht, die die DaimlerChrysler Corporation betreffen, beruht er ausschließlich auf den Bestätigungsvermerken der anderen Abschlussprüfer.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der US-amerikanischen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Konzernrechnungslegung frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und die Angaben in der Konzernrechnungslegung auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnungslegung. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung und die Bestätigungsvermerke der anderen Abschlussprüfer eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bilden.

Auf der Grundlage unserer Prüfung und der Bestätigungsvermerke der anderen Abschlussprüfer stellt die oben genannte Konzernrechnungslegung nach unserer Überzeugung in allen wesentlichen Belangen die Vermögens- und Finanzlage des DaimlerChrysler-Konzerns zum 31. Dezember 2002 und 2001 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2002, 2001 und 2000 in Übereinstimmung mit den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (United States Generally Accepted Accounting Principles) angemessen dar.

Wie in Note 10 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2002 das Statement of Financial Accounting Standards No. 142 »Goodwill and Other Intangible Assets« und in 2000 das Statement of Financial Accounting Standards No. 133 »Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities« sowie das Emerging Issues Task Force Issue No. 99-20 »Recognition of Interest Income and Impairment on Purchased and Retained Beneficial Interests in Securitized Financial Assets« erstmalig angewandt.

Stuttgart, den 11. Februar 2003

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Wiedmann
Wirtschaftsprüfer



Krauß
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(in Millionen)	Anmerkung	DaimlerChrysler-Konzern			
		2002	2002	2001	2000
		(Anm. 1) \$	€	€	€
Umsatzerlöse	34.	156.838	149.583	152.873	162.384
Umsatzkosten	5.	(127.348)	(121.457)	(128.394)	(134.370)
Bruttoergebnis vom Umsatz		29.490	28.126	24.479	28.014
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	5.	(19.180)	(18.293)	(18.331)	(18.303)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(6.365)	(6.071)	(5.933)	(6.337)
Sonstige betriebliche Erträge	6.	830	792	1.212	946
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	7.	(728)	(694)	(3.064)	-
Ergebnis vor Finanzergebnis		4.047	3.860	(1.637)	4.320
Finanzergebnis (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 747 Mio. in 2001)	8.	2.315	2.208	154	156
Ergebnis vor Ertragsteuern		6.362	6.068	(1.483)	4.476
Auswirkungen von Steuerreformen in Deutschland		-	-	-	(263)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		(1.233)	(1.177)	777	(1.736)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)	9.	(1.233)	(1.177)	777	(1.999)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		(15)	(14)	44	(12)
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20		5.114	4.877	(662)	2.465
Außerordentliches Ergebnis:	11.				
Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen, nach Steuern (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen i. H. v. € 2.418 Mio. in 2000)		-	-	-	5.516
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20, nach Steuern	10.	(167)	(159)	-	(87)
Konzernergebnis		4.947	4.718	(662)	7.894
Ergebnis je Aktie (in \$ bzw. €)	35.				
Ergebnis je Aktie					
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20		5,08	4,84	(0,66)	2,46
Außerordentliches Ergebnis		-	-	-	5,50
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20		(0,17)	(0,16)	-	(0,09)
Konzernergebnis		4,91	4,68	(0,66)	7,87
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)					
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20		5,06	4,82	(0,66)	2,45
Außerordentliches Ergebnis		-	-	-	5,44
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20		(0,16)	(0,15)	-	(0,09)
Konzernergebnis		4,90	4,67	(0,66)	7,80

Industriegeschäft ¹			Financial Services ¹			(in Millionen)
2002	2001	2000	2002	2001	2000	
€	€	€	€	€	€	
133.883	136.020	147.260	15.700	16.853	15.124	Umsatzerlöse
(108.276)	(113.342)	(120.474)	(13.181)	(15.052)	(13.896)	Umsatzkosten
25.607	22.678	26.786	2.519	1.801	1.228	Bruttoergebnis vom Umsatz
						Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen
(16.578)	(16.756)	(17.059)	(1.715)	(1.575)	(1.244)	
(6.071)	(5.933)	(6.337)	-	-	-	Forschungs- und Entwicklungskosten
724	1.160	842	68	52	104	Sonstige betriebliche Erträge
(694)	(3.064)	-	-	-	-	Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group
2.988	(1.915)	4.232	872	278	88	Ergebnis vor Finanzergebnis
2.327	146	166	(119)	8	(10)	Finanzergebnis (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 747 Mio. in 2001)
5.315	(1.769)	4.398	753	286	78	Ergebnis vor Ertragsteuern
						Auswirkungen von Steuerreformen in Deutschland
						Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
(800)	743	(2.152)	(377)	34	153	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)
(11)	46	(11)	(3)	(2)	(1)	Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust
4.504	(980)	2.235	373	318	230	Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20
						Außerordentliches Ergebnis:
						Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen, nach Steuern (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen i. H. v. € 2.418 Mio. in 2000)
-	-	5.516	-	-	-	
(124)	-	10	(35)	-	(97)	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20, nach Steuern
4.380	(980)	7.761	338	318	133	Konzernergebnis
						Ergebnis je Aktie (in \$ bzw. €)
						Ergebnis je Aktie
						Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20
-	-	-	-	-	-	Außerordentliches Ergebnis
-	-	-	-	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20
-	-	-	-	-	-	Konzernergebnis
						Ergebnis je Aktie (voll verwässert)
						Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20
-	-	-	-	-	-	Außerordentliches Ergebnis
-	-	-	-	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20
-	-	-	-	-	-	Konzernergebnis

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

Konzernbilanz

(in Millionen)	Anmerkung	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft ¹		Financial Services ¹	
		2002	2002	31. Dezember 2001	31. Dezember 2001		2002	31. Dezember 2001
		(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Aktiva								
Geschäftswerte	12.	2.171	2.071	2.371	2.009	2.311	62	60
Sonstige immaterielle Anlagewerte	13.	2.993	2.855	492	2.755	351	100	141
Sachanlagen	14.	38.028	36.269	41.165	36.111	41.016	158	149
Finanzanlagen	20.	9.742	9.291	12.375	8.922	11.349	369	1.026
Vermietete Gegenstände	15.	29.613	28.243	36.002	3.313	3.004	24.930	32.998
Anlagevermögen		82.547	78.729	92.405	53.110	58.031	25.619	34.374
Vorräte	16.	16.401	15.642	16.754	13.965	15.338	1.677	1.416
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.	6.602	6.297	6.430	6.005	6.134	292	296
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	18.	54.614	52.088	49.512	10	26	52.078	49.486
Übrige Forderungen	19.	18.425	17.573	16.188	11.159	7.512	6.414	8.676
Wertpapiere	20.	3.453	3.293	3.759	2.911	3.318	382	441
Zahlungsmittel	21.	9.573	9.130	10.746	8.191	7.375	939	3.371
Umlaufvermögen		109.068	104.023	103.389	42.241	39.703	61.782	63.686
Latente Steuern	9.	3.788	3.613	3.010	3.496	2.930	117	80
Rechnungsabgrenzungsposten	22.	1.009	962	8.606	866	8.480	96	126
Summe Aktiva (davon kurzfristig 2002: € 68.118 Mio.; 2001: € 68.676 Mio.)		196.412	187.327	207.410	99.713	109.144	87.614	98.266
Passiva								
Gezeichnetes Kapital		2.761	2.633	2.609				
Kapitalrücklage		8.104	7.729	7.286				
Gewinnrücklagen		31.618	30.156	26.441				
Kumuliertes übriges Comprehensive Income		(5.876)	(5.604)	2.668				
Eigene Anteile		-	-	-				
Eigenkapital	23.	36.607	34.914	39.004	26.294	29.009	8.620	9.995
Anteile in Fremdbesitz		453	432	417	414	403	18	14
Rückstellungen	25.	45.832	43.712	42.194	42.709	41.158	1.003	1.036
Finanzverbindlichkeiten	26.	82.949	79.112	90.908	12.201	15.701	66.911	75.207
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.	12.941	12.342	14.157	12.106	13.773	236	384
Übrige Verbindlichkeiten	28.	9.271	8.843	10.262	6.152	7.431	2.691	2.831
Verbindlichkeiten		105.161	100.297	115.327	30.459	36.905	69.838	78.422
Latente Steuern	9.	2.424	2.312	4.851	(4.425)	(2.212)	6.737	7.063
Rechnungsabgrenzungsposten	29.	5.935	5.660	5.617	4.262	3.881	1.398	1.736
Summe Passiva ohne Eigenkapital (davon kurzfristig 2002: € 72.791 Mio.; 2001: € 80.874 Mio.)		159.805	152.413	168.406	73.419	80.135	78.994	88.271
Summe Passiva		196.412	187.327	207.410	99.713	109.144	87.614	98.266

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

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

(in Millionen €)	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Income (Loss)				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen		
Stand am 1. Januar 2000	2.565	7.329	23.925	1.922	347	-	(28)	-	36.060
Konzernergebnis	-	-	7.894	-	-	-	-	-	7.894
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	1.363	(149)	(408)	6	-	812
Comprehensive Income, gesamt									8.706
Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln	44	(44)	-	-	-	-	-	-	-
Ausgabe von Aktien	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(88)	(88)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	88	88
Dividenden	-	-	(2.358)	-	-	-	-	-	(2.358)
Stand am 31. Dezember 2000	2.609	7.286	29.461	3.285	198	(408)	(22)	-	42.409
Konzernergebnis	-	-	(662)	-	-	-	-	-	(662)
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	565	(137)	71	(884)	-	(385)
Comprehensive Loss, gesamt									(1.047)
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(66)	(66)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	66	66
Dividenden	-	-	(2.358)	-	-	-	-	-	(2.358)
Stand am 31. Dezember 2001	2.609	7.286	26.441	3.850	61	(337)	(906)	-	39.004
Konzernergebnis	-	-	4.718	-	-	-	-	-	4.718
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(3.250)	(135)	1.402	(6.289)	-	(8.272)
Comprehensive Loss, gesamt									(3.554)
Ausgabe von Aktien durch Wandlung von Anleihen	24	482	-	-	-	-	-	-	506
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	49	49
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(49)	(49)
Dividenden	-	-	(1.003)	-	-	-	-	-	(1.003)
Sonstiges	-	(39)	-	-	-	-	-	-	(39)
Stand am 31. Dezember 2002	2.633	7.729	30.156	600	(74)	1.065	(7.195)	-	34.914

Konzern-Kapitalflussrechnung

(in Millionen)	DaimlerChrysler Konzern			
	2002 (Anm. 1) \$	2002 €	2001 €	2000 €
Konzernergebnis	4.947	4.718	(662)	7.894
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	15	14	(44)	12
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20	166	159	–	87
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(2.773)	(2.645)	(768)	(5.568)
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	7.595	7.244	7.254	6.487
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	6.688	6.379	7.022	7.131
Veränderung der latenten Steuern	281	268	(1.058)	1.220
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	17	16	(97)	244
Veränderung der Finanzinstrumente	224	214	(409)	(90)
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(624)	(595)	(600)	(455)
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	269	257	(4)	22
Veränderung der Rückstellungen	3.473	3.312	2.825	1.778
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	728	694	3.064	–
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(537)	(512)	(365)	–
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:				
– Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	6	6	(725)	(876)
– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(320)	(305)	620	(731)
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(510)	(486)	(838)	(424)
– Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(986)	(942)	729	(714)
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	18.659	17.796	15.944	16.017
Zugänge zum Anlagevermögen:				
– Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(18.563)	(17.704)	(17.951)	(19.117)
– Erwerb von Sachanlagen	(7.492)	(7.145)	(8.896)	(10.392)
– Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(330)	(315)	(655)	(480)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	15.845	15.112	11.042	8.285
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	921	878	1.043	862
Erwerb von Beteiligungen	(587)	(560)	(821)	(4.883)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	5.962	5.686	1.680	311
Veränderung der Zahlungsmittel aus der Einbringung von Beteiligungen	–	–	–	(1.351)
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(129.363)	(123.379)	(130.863)	(116.507)
Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:				
– Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen	58.803	56.083	53.251	44.276
– Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen	61.072	58.247	76.662	63.649
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(5.562)	(5.305)	(2.151)	(7.786)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	5.637	5.376	3.531	10.224
Veränderung sonstiger Geldanlagen	83	80	142	200
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(13.574)	(12.946)	(13.986)	(32.709)
Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	3.038	2.898	(12.431)	(3.238)
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	10.447	9.964	26.582	29.257
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(17.947)	(17.117)	(10.394)	(9.152)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.064)	(1.015)	(2.367)	(2.379)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	51	49	75	112
Erwerb eigener Anteile	(51)	(49)	(66)	(88)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(5.526)	(5.270)	1.399	14.512
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(1.253)	(1.195)	276	501
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(1.694)	(1.615)	3.633	(1.679)
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	11.235	10.715	7.082	8.761
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	9.541	9.100	10.715	7.082

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Industriegeschäft ²			Financial Services ²			
2002	2001	2000	2002	2001	2000	
€	€	€	€	€	€	(in Millionen)
4.380	(980)	7.761	338	318	133	Konzernergebnis
11	(46)	11	3	2	1	Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis
124	-	(10)	35	-	97	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20
(2.645)	(762)	(5.568)	-	(6)	-	Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen
544	290	207	6.700	6.964	6.280	Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände
6.257	6.917	7.047	122	105	84	Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen
(498)	(1.595)	590	766	537	630	Veränderung der latenten Steuern
(78)	(90)	185	94	(7)	59	Ergebnis aus assoziierten Unternehmen
205	(365)	(76)	9	(44)	(14)	Veränderung der Finanzinstrumente
(599)	(600)	(454)	4	-	(1)	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren
312	3	22	(55)	(7)	-	Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)
3.292	2.472	1.742	20	353	36	Veränderung der Rückstellungen
694	3.064	-	-	-	-	Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group
(512)	(365)	-	-	-	-	Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group
						Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:
172	(549)	(725)	(166)	(176)	(151)	- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)
(314)	540	(698)	9	80	(33)	- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
(317)	(831)	(498)	(169)	(7)	74	- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
(2.187)	(1.444)	(623)	1.245	2.173	(91)	- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva
8.841	5.659	8.913	8.955	10.285	7.104	Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit
						Zugänge zum Anlagevermögen:
(4.842)	(3.617)	(3.566)	(12.862)	(14.334)	(15.551)	- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen
(7.052)	(8.785)	(10.340)	(93)	(111)	(52)	- Erwerb von Sachanlagen
(250)	(564)	(422)	(65)	(91)	(58)	- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva
4.974	3.951	3.374	10.138	7.091	4.911	Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände
828	991	836	50	52	26	Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen
(532)	(801)	(4.723)	(28)	(20)	(160)	Erwerb von Beteiligungen
5.168	1.456	298	518	224	13	Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen
-	-	(1.351)	-	-	-	Veränderung der Zahlungsmittel aus der Einbringung von Beteiligungen
232	207	133	(123.611)	(131.070)	(116.640)	Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen
						Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:
-	-	-	56.083	53.251	44.276	- Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen
-	-	-	58.247	76.662	63.649	- Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen
(5.250)	(1.931)	(5.594)	(55)	(220)	(2.192)	Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
5.283	2.381	8.355	93	1.150	1.869	Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
(191)	267	385	271	(125)	(185)	Veränderung sonstiger Geldanlagen
(1.632)	(6.445)	(12.615)	(11.314)	(7.541)	(20.094)	Cash Flow aus der Investitionstätigkeit
1.191	1.264	(393)	1.707	(13.695)	(2.845)	Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung
1.910	3.100	2.523	8.054	23.482	26.734	Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten
(7.696)	(347)	2.324	(9.421)	(10.047)	(11.476)	Tilgung von Finanzverbindlichkeiten
(434)	(2.356)	(2.370)	(581)	(11)	(9)	Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)
(227)	(88)	(224)	276	163	336	Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)
(49)	(66)	(88)	-	-	-	Erwerb eigener Anteile
(5.305)	1.507	1.772	35	(108)	12.740	Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit
(1.087)	223	471	(108)	53	30	Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)
817	944	(1.459)	(2.432)	2.689	(220)	Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)
7.344	6.400	7.859	3.371	682	902	Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang
8.161	7.344	6.400	939	3.371	682	Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende

² Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

(Werte in Mio. €)	Anschaffungs-/Herstellungskosten						31.12.2002
	01.01.2002	Währungs- ände- rungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	
Geschäftswerte	3.980	(547)	1	132	(62)	6	3.498
Sonstige immaterielle Anlagewerte	1.034	(227)	14	2.689	106	127	3.489
Immaterielle Anlagewerte	5.014	(774)	15	2.821	44	133	6.987
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	20.999	(1.776)	18	381	350	614	19.358
Technische Anlagen und Maschinen	36.946	(4.240)	5	808	2.061	1.760	33.820
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	23.734	(2.815)	3	858	1.961	1.361	22.380
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.914	(852)	31	5.144	(4.462)	109	5.666
Sachanlagen	87.593	(9.683)	57	7.191	(90)	3.844	81.224
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.059	(49)	33	340	-	162	1.221
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	143	-	6	43	-	98	94
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	8.574	(121)	1	617	-	2.732	6.339
Beteiligungen	1.871	(65)	(4)	68	2	614	1.258
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	341	(36)	-	30	-	39	296
Wertpapiere des Anlagevermögens	369	4	1	70	-	247	197
Sonstige Ausleihungen	368	(7)	(1)	6	-	68	298
Finanzanlagen	12.725	(274)	36	1.174	2	3.960	9.703
Vermietete Gegenstände ²	48.388	(6.274)	192	17.704	44	22.365	37.689

1 Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

2 Ohne direkte Vertragsabschlusskosten.

Abschreibungen							Buchwerte ¹			
01.01. 2002	Währungs- ände- rungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Laufendes Jahr	Umbu- chungen	Abgänge	31.12. 2002	31.12. 2002	31.12. 2001	(Werte in Mio. €)	
1.609	(204)	1	40	(18)	1	1.427	2.071	2.371	Geschäftswerte	
542	(56)	3	175	19	49	634	2.855	492	Sonstige immaterielle Anlagewerte	
2.151	(260)	4	215	1	50	2.061	4.926	2.863	Immaterielle Anlagewerte	
9.174	(646)	(1)	684	(16)	365	8.830	10.528	11.825	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	
23.054	(2.385)	(7)	2.756	(5)	1.684	21.729	12.091	13.892	Technische Anlagen und Maschinen	
14.074	(1.572)	(3)	2.929	28	1.174	14.282	8.098	9.660	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	
126	(21)	1	16	(8)	-	114	5.552	5.788	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	
46.428	(4.624)	(10)	6.385	(1)	3.223	44.955	36.269	41.165	Sachanlagen	
130	-	9	23	-	23	139	1.082	929	Anteile an verbundenen Unternehmen	
-	-	7	-	-	-	7	87	143	Ausleihungen an verbundene Unternehmen	
(2)	-	2	-	-	-	-	6.339	8.576	Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	
210	(4)	-	40	-	2	244	1.014	1.661	Beteiligungen	
1	-	-	14	-	2	13	283	340	Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	
1	-	(1)	-	-	-	-	197	368	Wertpapiere des Anlagevermögens	
10	-	(1)	1	-	1	9	289	358	Sonstige Ausleihungen	
350	(4)	16	78	-	28	412	9.291	12.375	Finanzanlagen	
12.598	(1.669)	44	7.244	-	8.583	9.634	28.055	35.790	Vermietete Gegenstände ²	

Konzernanhang

Grundlagen und Methoden

1. Grundsätze der Rechnungslegung

Allgemeines. Der Konzernabschluss der DaimlerChrysler AG und seiner Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»United States Generally Accepted Accounting Principles« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus ist das Jahr 2002 – ungeprüft und als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$« bzw. »USD«) dargestellt. Die Umrechnung von Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernbilanz und Konzern-Kapitalflussrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = 1,0485 \$, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 31. Dezember 2002.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden.

Um den Vertrieb bestimmter im DaimlerChrysler-Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher auch wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, haben wir den geprüften Konzernabschluss um nicht geprüfte Informationen zu Industriegeschäft bzw. 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 dem Finanzdienstleistungsgeschäft des Konzerns umfassen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Effekte aus den konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Schätzungen. Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Erträgen und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Die zukünftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von DaimlerChrysler ist einigen Risiken und Unsicherheiten ausgesetzt. Faktoren, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beeinflussen und damit eine Abweichung von den Erwar-

tungen verursachen können, sind unter anderem eine weitere Verschlechterung der Lage der Weltwirtschaft, Überkapazitäten und Wettbewerbsintensität in der Automobilindustrie, Konzentration der Umsatzerlöse auf die USA und Westeuropa, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen, die einen hohen Anteil an der Belegschaft repräsentieren, Entwicklungen der Währungskurse und Zinssätze sowie wesentliche Gerichtsverfahren und umweltrechtliche bzw. sonstige gesetzliche Bestimmungen.

Grundsätze der Konsolidierung. Die Abschlüsse der DaimlerChrysler AG und aller wesentlichen, in ihrem Mehrheitsbesitz stehenden Tochtergesellschaften, werden in den Konzernabschluss einbezogen. Alle signifikanten Geschäftsbeziehungen zu diesen im Mehrheitsbesitz stehenden Tochtergesellschaften werden eliminiert.

Anteile an assoziierten Unternehmen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn DaimlerChrysler über 20% bis 50% der Stimmrechte verfügt oder einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik der Beteiligungsgesellschaft (»assozierte Unternehmen«), wie zum Beispiel bei der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) oder bei der Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«), ausübt. DaimlerChrysler's anteiliger Gewinn oder Verlust aus der EADS bzw. MMC werden mit einem zeitlichen Versatz von 3 Monaten berücksichtigt, weil die Konzernabschlüsse dieser assoziierten Unternehmen nicht rechtzeitig vorliegen, um die Equity-Methode periodengleich anzuwenden. Bei einer dauerhaften Wertminderung von Anteilen an assoziierten Unternehmen nimmt DaimlerChrysler eine außerordentliche Abschreibung dieser Anteile vor.

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

Bei den Vermögensgegenständen und Schulden von Geschäftstätigkeiten in Hochinflationländern rechnen wir monetäre Posten zu Stichtagskursen sowie nicht-monetäre Posten zu historischen Kursen um; Umrechnungsdifferenzen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Ferner werden in Hochinflationländern Abschreibungen und Ergebnisse aus dem Abgang von Anlagen auf der Basis historischer Kurse ermittelt.

Wegen der wirtschaftlichen und politischen Situation in Argentinien erfolgte die Umrechnung von Vermögensgegenständen und Schulden der argentinischen Tochtergesellschaften zum 31. Dezember 2001 in Euro mit dem ersten Wechselkurs, zu dem nach dem Bilanzstichtag in argentinische Peso (»ARP«) umgetauscht werden konnte (€ 1 = ARP 1,498).

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse wesentlicher, nicht in der Europäischen Währungsunion vertretener Währungen haben sich wie folgt entwickelt:

Währung:	Mittelkurs am 31. Dezember		Jahresdurchschnittskurs		
	2002	2001	2002	2001	2000
	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =	€1 =
Brasilien BRL	3,71	2,05	2,78	2,11	1,69
Großbritannien GBP	0,65	0,61	0,63	0,62	0,61
Japan JPY	124,39	115,33	118,04	108,69	99,47
USA USD	1,05	0,88	0,95	0,90	0,92

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

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

Der Konzern berücksichtigt die geschätzten Auswirkungen der Verkaufsförderprogramme zum Zeitpunkt des Verkaufs an die Händler beziehungsweise Kunden als Erlösschmälerung. Diese Erlösschmälerungen beinhalten sowohl die den Kunden und Händlern bereits angebotenen Verkaufsförderprogramme, als auch die erwarteten Änderungen an diesen Programmen zur Reduzierung des Fahrzeugbestandes bei Händlern. Die Rückstellung für Verkaufsfördermaßnahmen berücksichtigt die geschätzten Kosten für die Verkaufsfördermaßnahmen und die Anzahl der im Vorratsbestand der Händler gehaltenen Fahr-

zeuge. Die Mehrheit der sich bei den Händlern im Vorratsbestand befindenden Fahrzeuge werden innerhalb des folgenden Quartals verkauft. Bei den Anpassungen der Rückstellung für Verkaufsfördermaßnahmen werden aktuelle Erfahrungswerte berücksichtigt. Sofern durch Financial Services im Rahmen spezieller Finanzierungsprogramme Zinssätze angeboten werden, die – um den Fahrzeugverkauf zu fördern – unterhalb der marktüblichen Zinssätze liegen, wird der Unterschiedsbetrag aus beiden Zinssätzen bei Abschluss des Vertrages bei den Umsatzerlösen gekürzt und in der Bilanz als Erträge nachfolgender Geschäftsjahre abgegrenzt. Diese Abgrenzung wird unter Anwendung der Interest-Rate-Methode ertragswirksam über die vereinbarte Vertragslaufzeit der Forderung aufgelöst. Im Falle einer vorzeitigen Tilgung der zinssubventionierten Forderung oder eines Forderungsverkaufs werden die zu diesem Zeitpunkt noch abgegrenzten Beträge aufgelöst.

Verkäufe von Produkten, für die der Konzern eine Restwertgarantie abgibt, werden als »operating leases« bilanziert; die damit verbundenen Umsatzerlöse und Umsatzkosten werden über die Laufzeit der Restwertgarantie abgegrenzt. Erlöse aus operating leases werden linear über die Laufzeit des Vertrages abgegrenzt und realisiert. Bei Langfristfertigung werden die Umsätze nach der percentage-of-completion-Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfasst.

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

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

Der Konzern veräußert wesentliche Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen an nicht konsolidierte Trusts. Der Konzern betreibt üblicherweise weiterhin das »Servicing« (u. a. Inkasso) und erhält hierfür Gebühren, die entsprechend dem Zahlungseingang aus den in Dienstleistung verwalteten Forderungen realisiert werden. In geringerem Umfang behält der Konzern Anteilsrechte an den verkauften Forderungen zurück (Anrechte auf Residual-Cash-Flows, nachrangige Wert-

papiere) und stellt Barsicherheiten zur Absicherung des Erwerbers. Gewinne und Verluste aus dem Verkauf von Finanzforderungen werden zum Zeitpunkt der Veräußerung angesetzt. Zur Ermittlung des Gewinns bzw. Verlusts aus dem Verkauf von Finanzforderungen erfolgt eine Aufteilung in zurückbehaltene und in veräußerte Forderungen entsprechend den anteiligen Zeitwerten.

Erwartete Forderungsausfälle. DaimlerChrysler ermittelt die Wertberichtigung von zweifelhaften Forderungen auf Grundlage von systematischen, regelmäßigen Überprüfungen sowie Bewertungen im Rahmen der Kreditüberwachung. Diese Überwachung berücksichtigt historische Forderungsausfälle, die Größe und Zusammensetzung der Portfolios, die aktuelle Wirtschaftsentwicklung, Marktwerte bzw. die Angemessenheit von Sicherheiten, sowie andere relevante Faktoren. Bestimmte Forderungsportfolios werden auf aggregierter Ebene beurteilt. Dies erfolgt vorrangig auf Basis historischer Forderungsausfälle, die hinsichtlich der aktuellen Wirtschaftsentwicklung angepasst werden und berücksichtigt auch die Entwicklung von Marktwerten sowie die Angemessenheit von Sicherheiten. Andere Forderungen, wie Händlerforderungen und Forderungen gegenüber Großkunden, werden einzeln auf Wertberichtigungsbedarf auf Basis von Marktwerten der entsprechenden Sicherheiten untersucht. Forderungen werden gegen diese Wertberichtigung ausgebucht, wenn sie als uneinbringlich zu betrachten sind.

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

Entsprechend der Bilanzierung von available-for-sale-Wertpapieren berücksichtigt der Konzern unrealisierte Gewinne bzw. Verluste aus Veränderungen des Marktwertes von zurückbehaltenen Anteilsrechten nach Abzug der hierauf entfallenden Steuern bis zu deren Realisierung in einem gesonderten Posten des kumulierten übrigen Comprehensive Income (Loss) im Eigenkapital. Aufgrund des nicht vorhandenen Markts für den An- oder Verkauf zurückbehaltener Anteilsrechte bestimmt der Konzern deren zu schätzenden Marktwert

durch Diskontierung der erwarteten Zahlungseingänge (Cash-Out-Methode) unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten Zinssatzes. Zur Bestimmung des Marktwerts der zurückbehaltenen Forderungen nimmt der Konzern Schätzungen bezüglich des Anteils vorzeitiger Tilgungen, der Forderungsausfälle und der Zinsstrukturkurve vor. Diese Schätzungen basieren auf der Erfahrung bei vergleichbaren Forderungen, auf spezifischen Eigenschaften der veräußerten Forderungen bzw. auf an der Konjunkturerwartung orientierten Zinsstrukturkurven. Eine Wertberichtigung aufgrund einer voraussichtlich nicht vorübergehenden Wertminderung ist generell dann vorzunehmen, wenn die erwarteten Cash Flows unter die Cash Flows sinken, die dem Buchwert der jeweiligen zurückbehaltenen Forderungen zugrunde gelegt worden sind (nach Forderungsgruppen). Wertberichtigungen aufgrund von voraussichtlich nicht vorübergehenden Wertminderungen werden grundsätzlich als Umsatzreduzierung berücksichtigt.

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

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

Verkauf neu ausgegebener Anteile an Tochterunternehmen. Werden Anteile an Tochterunternehmen oder an Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen sind, ausgegeben und vermindert sich hierdurch die Beteiligungsquote des Konzerns (»Verwässerung«), so werden die entsprechenden Erträge in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Aktienorientierte Vergütung. Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2002 über verschiedene Stock-Appreciation-Rights (»SAR«)-Pläne, zwei Stock-Option-Pläne sowie zielabhängige Performance-Based Awards, die in Anmerkung 24 ausführlicher dargestellt werden. In den Berichtsperioden hat DaimlerChrysler bei der Bilanzierung aktienorientierter Vergütung APB Opinion (»APB«) 25 »Accounting for Stock Issued to Employees« sowie zugehörige Interpretationen verwendet. Die folgende Tabelle stellt die Auswirkungen auf das Konzernergebnis und das Ergebnis je Aktie für die jeweilige Periode dar, die sich bei Anwendung von Statement of Financial

Accounting Standards (»SFAS«) 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« auf alle ausstehenden und noch nicht ausübbareren Optionsrechte ergeben hätten.

	2002	2001	2000
Konzernergebnis (in Mio. €)			
Konzernergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20	4.877	(662)	2.465
Zuzüglich: Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei Anwendung von APB 25	35	12	8
Abzüglich: Summe Personalaufwand (nach Steuern) im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerte basierenden Bilanzierungsmethode (SFAS 123)	(149)	(84)	(20)
Pro-forma-Konzernergebnis	4.763	(734)	2.453
Ergebnis je Aktie (in €):			
Ergebnis je Aktie vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20	4,84	(0,66)	2,46
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	4,72	(0,73)	2,45
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20	4,82	(0,66)	2,45
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	4,71	(0,73)	2,44

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen erfolgt basierend auf der »projected unit credit method« gemäß SFAS 87 »Employers' Accounting for Pensions« bzw. SFAS 106 »Employers' Accounting for Postretirement Benefits Other Than Pensions«. Gemäß SFAS 87 und SFAS 106 können Änderungen des Anwartschaftsbarwerts (bei Pensionsplänen), des versicherungsmathematischen Barwerts der erdienten Ansprüche (bei anderen Versorgungsleistungen) oder Abweichungen zwischen den tatsächlichen und erwarteten Vermögenserträgen der Pensionsfonds oder Prämienänderungen zu Gewinnen und Verlusten führen, die nicht erfolgswirksam gebucht werden. Die erwarteten Vermögenserträge der Pensionsfonds werden auf Grundlage der langfristig erwarteten Verzinsung und des Zeitwerts bzw. des marktbezogenen Werts des Fondsvermögens angesetzt. Die Tilgung von noch nicht erfolgswirksam gebuchten Gewinnen oder Verlusten ist Teil der Netto-Altersversorgungsaufwendungen eines Geschäftsjahres, wenn zu Beginn des Geschäftsjahres die aufgelaufenen Gewinne oder Verluste 10% des höheren Betrags von 1) dem Anwartschaftsbarwert (bei Pensionsplänen) oder dem ver-

sicherungsmathematischen Barwert der erdienten Ansprüche (bei anderen Versorgungsleistungen) oder 2) dem Zeitwert bzw. dem marktbezogenen Wert des Fondsvermögens übersteigen. In diesem Fall wird der ergebniswirksam zu berücksichtigende Tilgungsbetrag aus dem übersteigenden Betrag geteilt durch die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Mitarbeiter ermittelt (siehe auch Anmerkung 25a).

Ergebnis je Aktie. Bei Vorliegen von Verwässerungseffekten sind zwei Kenngrößen für das Ergebnis je Aktie anzugeben. Bei der Kenngröße »Ergebnis je Aktie« (»basic earnings per share«) wird der Verwässerungseffekt nicht berücksichtigt; das Konzernergebnis wird durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert. Die Kenngröße »Ergebnis je Aktie (voll verwässert)« (»diluted earnings per share«) berücksichtigt nicht nur tatsächlich ausgegebene, sondern auch aufgrund von Optionsrechten erhältliche Aktien. Die Berechnung ist in Anmerkung 35 dargestellt. Das Konzernergebnis stellt das im Konzern insgesamt erwirtschaftete Ergebnis des Jahres dar, von dem die auf Minderheitsgesellschafter entfallenden Anteile bereits abgesetzt oder hinzugerechnet wurden.

Immaterielle Anlagewerte. Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände (ohne Geschäftswerte) mit bestimmter Nutzungsdauer werden zu Anschaffungskosten bewertet und linear über ihre Nutzungsdauer von 2 bis 10 Jahren abgeschrieben. Geschäftswerte und immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer werden gemäß SFAS 142, »Goodwill and Other Intangible Assets« (vgl. *Neue Rechnungslegungsvorschriften*) ab dem Geschäftsjahr 2002 nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Der Konzern überprüft nun die Werthaltigkeit seiner Geschäftswerte mindestens einmal jährlich bzw. bei Eintritt wesentlicher Ereignisse oder veränderter Verhältnisse, die darauf hindeuten, dass der Marktwert einer Berichtseinheit des Konzerns deren Buchwert unterschreitet. Der Marktwert jeder Berichtseinheit des Konzerns wird auf Basis der Barwerte zukünftiger Zahlungsströme bestimmt. Geschäftswerte aus vor dem 1. Juli 2001 abgeschlossenen Unternehmenserwerben sind aktiviert und über einen Zeitraum von 3 bis 40 Jahren abgeschrieben worden. Geschäftswerte, die im Rahmen von Unternehmenserwerben nach dem 30. Juni 2001 erworben wurden, und immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer, die nach dem 30. Juni 2001 angeschafft wurden, werden gemäß SFAS 142 nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Geschäftswerte, die aus vor dem 1. Juli 2001 abgeschlossenen Unternehmenserwerben stammen, und immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer, deren Anschaffung vor dem 1. Juli 2001 erfolgte, wurden noch bis 31. Dezember 2001 planmäßig abgeschrieben.

Sachanlagen. Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger degressiver bzw. linearer Abschreibungen bewertet. Von der degressiven Abschreibungsmethode wird auf die lineare übergegangen, sobald die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Sie umfassen nach US-GAAP auch Finanzierungskosten, wenn es sich um langfristige Baumaßnahmen handelt und eine direkte Zuordnung möglich ist. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 10 bis 50 Jahre für Gebäude, 5 bis 33 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 30 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 33 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Bei deutschen Tochtergesellschaften werden Sachanlagen, die vor dem 1. Januar 2001 in Betrieb genommen wurden, entweder linear oder degressiv abgeschrieben bis die lineare Abschreibung zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Sachanlagen, die nach dem 31. Dezember 2000 in Betrieb genommen wurden, werden linear abgeschrieben. Die Änderung der Bilanzierungsmethode für Zugänge ab 1. Januar 2001 wurde vorgenommen, um Verbesserungen bei Konstruktion, Flexibilität und Wartung von Produktionsanlagen und Betriebsausstattung gerecht zu werden. Da diese Verbesserungen zu gleichmäßigeren Produktionskapazitäten und Instandhaltungsaufwendungen während der Nutzungsdauer der Anlagen führten, ist die lineare Abschreibung unter diesen Umständen vorzuziehen. Die Auswirkung dieser Umstellung auf das Konzernergebnis war in den Jahren 2002 und 2001 unwesentlich.

Als Bestandteil ihrer Turnaround-Plan-Zielsetzungen (vgl. Anmerkung 7) hat die Chrysler Group die Lebensdauer ihrer Fahrzeug-Plattformen verlängert und verfolgt offensiv eine Strategie zur Wiederverwendung von Produktionsanlagen. Die Chrysler Group hat eine ausführliche technische Überprüfung der in ihren Produktionsstätten genutzten Anlagegüter vorgenommen. Als Ergebnis dieser Überprüfung wurden bei verschiedenen Maschinen, Ausrüstungsgegenständen und Werkzeugen die erwarteten Restnutzungsdauern korrigiert und die erwarteten Restwerte reduziert, um die geänderte Plattformstrategie und den verstärkten Einsatz flexibler Produktionstechniken besser abzubilden. Die Änderung dieser erwarteten Restnutzungsdauern und Restwerte wurde im Jahr 2002 für vorhandene Anlagegüter und Neuzugänge eingeführt. Daraus resultierten verringerte Aufwendungen für Abschreibungen bei Maschinen, Ausrüstungsgegenständen und Werkzeugen in Höhe von € 324 Mio. (€ 206 Mio. nach Steuern und € 0,20 je Aktie (voll verwässert)) für das Geschäftsjahr 2002.

Leasing. DaimlerChrysler nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber vor allem Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge. Die US-GAAP enthalten Regeln, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasing-Nehmer (sog. »capital lease«) oder dem Leasing-Geber (sog. »operating lease«) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Mietaufwendungen aus operating lease, bei denen der Konzern als Leasing-Nehmer auftritt, werden über die entsprechenden Leasing-Zeiträume linear berücksichtigt. Vermietete Gegenstände, die DaimlerChrysler als Leasinggeber bei operating lease bilanziert, werden zu Anschaffungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf den erwarteten Restwert abgeschrieben. Der erwartete Restwert wird anhand von unabhängigen, veröffentlichten Informationen und historischen, auf die Zukunft projizierten Erfahrungen zu Wiederverkaufswerten der vermieteten Gegenstände geschätzt.

Langfristiges Vermögen. DaimlerChrysler bewertet langfristiges Vermögen (einschließlich vermieteter Gegenstände; ohne Geschäftswerte) entsprechend SFAS 144 »Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived Assets« (vgl. *Neue Rechnungslegungsrichtlinien*). Der Konzern überprüft langfristiges Vermögen und bestimmte immaterielle Vermögensgegenstände auf Werthaltigkeit, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes oder einer Gruppe von Vermögensgegenständen den beizulegenden Wert überschreiten könnte. Die Werthaltigkeit des langfristig genutzten Vermögens wird durch Vergleich des Buchwertes mit den zukünftig aufgrund dessen Nutzung erwarteten Netto-Cash Flows beurteilt. Ist ein Vermögensgegenstand oder eine Gruppe von Vermögensgegenständen nicht mehr werthaltig, so wird die vorzunehmende Abschreibung als Unterschied zwischen dem bisherigen Buchwert und dem Marktwert bestimmt. Sachanlagen, die gemäß den Voraussetzungen als zum Verkauf bestimmt gelten, werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Marktwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet.

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

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Marktpreisen angesetzt; dabei kommt im Allgemeinen das Durchschnittswertverfahren oder die Fifo-Methode (»first-in-first-out«) zur Anwendung. Einige Tochtergesellschaften in den USA bewerten bestimmte Vorräte nach der Lifo-Methode (»last-in-first-out«). Die Herstellungskosten umfassen neben den direkten Kosten für

Fertigungsmaterial und -löhne anteilige Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Wertpapiere und Beteiligungen. Wertpapiere und Beteiligungen werden mit Marktpreisen bewertet, sofern diese verfügbar sind. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung von Wertpapieren, die zur kurzfristigen Veräußerung bestimmt sind (Handelsbestand oder »trading«-Papiere), werden ergebniswirksam erfasst. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus allen anderen zu Marktpreisen bewerteten Wertpapieren (Anlagebestand oder »available-for-sale«-Papiere) werden, unter Berücksichtigung von Steuern, als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Income (Loss) ausgewiesen. Die sonstigen Wertpapiere werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet. Auf alle Wertpapiere oder Beteiligungen werden bei nicht vorübergehenden Wertminderungen Abschreibungen vorgenommen.

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel des Konzerns werden unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesen. Anmerkung 21 enthält hierzu nähere Informationen. Im Rahmen der Konzernkapitalflussrechnung berücksichtigt der Konzern als liquide Mittel sämtliche hochliquiden Finanztitel, die eine ursprüngliche Laufzeit von weniger als 3 Monaten aufweisen.

Finanzinstrumente. Derivative Finanzinstrumente wie z. B. Termingeschäfte, Swaps, Optionen, Futures, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors werden bei DaimlerChrysler grundsätzlich nur für Sicherungszwecke eingesetzt. Die Bilanzierung der Finanzinstrumente basiert auf den Vorschriften von SFAS 133 »Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities« in der durch SFAS 137 und SFAS 138 geänderten Fassung (vgl. Anmerkung 10). SFAS 133 fordert, dass alle derivativen Finanzinstrumente unabhängig vom Zweck oder der beabsichtigten Verwendung mit ihren Marktwerten als Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bilanziert werden. Veränderte Marktwerte der Derivate werden regelmäßig im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil des kumulierten übrigen Comprehensive Income (Loss) berücksichtigt, je nachdem, ob es sich um Fair Value Hedges oder Cash Flow Hedges handelt. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam verbucht. Die Marktwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Income (Loss)) berücksichtigt. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung des abgesicherten Grundgeschäfts. Die hedge-ineffektiven Anteile der Marktwertveränderungen werden unmittelbar im Ergebnis berücksichtigt.

Derivative Instrumente, die nicht die Voraussetzungen für ein Hedge-Accounting erfüllen, sind erfolgswirksam zu Marktwerten zu bilanzieren. Darüber hinaus sieht SFAS 133 vor, dass bestimmte in Trägerkontrakten eingebettete derivative Instrumente separat bilanziert werden.

Weitere Informationen zu den derivativen Finanzinstrumenten sind in Anmerkung 32 enthalten.

Rückstellungen. Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist.

DaimlerChrysler bildet Rückstellungen für Umweltschutzverpflichtungen, wenn eine Inanspruchnahme wahrscheinlich ist und der Betrag zuverlässig geschätzt werden kann. Rückstellungen für Umweltschutzverpflichtungen werden grundsätzlich spätestens gebildet, wenn Gutachten zur Behebung von Umweltschäden vorliegen. Es werden Anpassungen an neue Erkenntnisse oder geänderte Umstände vorgenommen. Zukünftige Aufwendungen für Umweltschutzverpflichtungen werden nicht auf den Barwert diskontiert. Rückgriffsforderungen auf andere Dritte im Zusammenhang mit Umweltschutzverpflichtungen werden aktiviert, wenn die entsprechende Realisation wahrscheinlich ist.

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

Neue Rechnungslegungsvorschriften. Im Juli 2001 hat das Financial Accounting Standards Board »FASB« die Bilanzierungsstandards SFAS 141 »Business Combinations« und SFAS 142 veröffentlicht. SFAS 141 verlangt die Anwendung der Erwerbsmethode (»Purchase Method«) für alle Unternehmenserwerbe, die nach dem 30. Juni 2001 initiiert wurden. SFAS 141 unterscheidet außerdem zwischen erworbenen immateriellen Vermögensgegenständen, die getrennt von einem Geschäftswert zu aktivieren bzw. zu berichten sind und solchen, die in den Geschäftswert einbezogen werden. SFAS 142 verlangt, dass Geschäftswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben werden, sondern mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit zu untersuchen sind. SFAS 142 regelt weiterhin, dass aktivierte immaterielle Vermögensgegenstände mit bestimmter Nutzungsdauer planmäßig über ihre geschätzte Nutzungsdauer abzuschreiben und gemäß SFAS 144 (siehe unten) auf Wertberichtigungsbedarf zu untersuchen sind. Aktivierte immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern gemäß SFAS 142 auf ihre Werthaltigkeit untersucht, bis festgestellt wird, dass die Nutzungsdauer nicht mehr unbestimmt ist.

DaimlerChrysler wendet die Regelungen aus SFAS 141 seit 1. Juli 2001 und SFAS 142 seit 1. Januar 2002 an. Diese Statements verlangen, dass Geschäftswerte von Unternehmen, die nach dem 30. Juni 2001 erworben wurden und immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer, die nach dem 30. Juni 2001 angeschafft wurden, nicht mehr planmäßig abgeschrieben werden. Geschäftswerte aus vor dem 1. Juli 2001 abgeschlossenen Unternehmenserwerben und jegliche immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer, deren Anschaffung vor dem 1. Juli 2001 erfolgte, wurden noch bis 31. Dezember 2001 planmäßig abgeschrieben.

SFAS 142 verpflichtete den Konzern dazu, seine bestehenden immateriellen Vermögensgegenstände und Geschäftswerte dahingehend zu beurteilen, ob sie den neuen Unterscheidungskriterien zum Tag der Erstanwendung entsprechen und gegebenenfalls notwendige Umgliederungen durchzuführen. Der Konzern überprüfte die geschätzten Nutzungsdauern und Restwerte aller immateriellen Vermögensgegenstände außer Geschäftswerte und stellte fest, dass keine Anpassungen der Abschreibungsdauern notwendig waren.

SFAS 142 schreibt vor, dass DaimlerChrysler im Rahmen der erstmaligen Werthaltigkeitsuntersuchung beurteilen muss, ob Anzeichen für eine Wertminderung von Geschäftswerten zum 1. Januar 2002 vorliegen. Hierzu bestimmte DaimlerChrysler (1) die Berichtseinheiten, (2) das jeweilige Nettovermögen der Berichtseinheiten nach Zuordnung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten einschließlich bestehender Geschäftswerte und immaterieller Vermögensgegenstände zu diesen Berichtseinheiten und (3) die Zeitwerte der Berichtseinheiten. Diese erste Stufe der erstmaligen Werthaltigkeitsuntersuchung wurde von DaimlerChrysler zum 30. Juni 2002 für alle Berichtseinheiten des Konzerns mit der Feststellung abgeschlossen, dass keine Anzeichen für eine Wertminderung der Geschäftswerte zum 1. Januar 2002 bestanden. Demnach war keine erstmalige Wertberichtigung auf Geschäftswerte erforderlich.

Unternehmen, die DaimlerChrysler nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezieht, wie zum Beispiel EADS und MMC, sind ebenfalls Gegenstand der Vorschriften von SFAS 141 und 142. DaimlerChrysler's Anteil an den außerplanmäßigen Abschreibungen seiner nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligungen (im Wesentlichen EADS) aufgrund deren erstmaliger Anwendung von SFAS 142 betrug € 159 Mio. (€0,16 je Aktie). Diese außerplanmäßige Abschreibung und das entsprechende Ergebnis je Aktie werden im Geschäftsjahr 2002 als Anpassung aus Erstanwendung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen (vgl. Anmerkung 10).

Im Juni 2001 hat das FASB SFAS 143 »Accounting for Asset Retirement Obligations« herausgegeben. Dieser Standard ist auf rechtliche Verpflichtungen anzuwenden, die im Zusammenhang mit dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens entstehen und aus der Anschaffung, der Konstruktion, der Entwicklung und/oder dem geschäftsüblichen Betrieb der Anlagen resultieren. Hiervon ausgenommen sind bestimmte Verpflichtungen von Leasingnehmern. SFAS 143 schreibt vor, dass der Zeitwert einer Verpflichtung aus dem Abgang von Anlagevermögen in der Periode anzusetzen ist, in der die Verpflichtung entsteht, wenn eine zuverlässige Schätzung des Zeitwertes möglich ist. Die mit dem Abgang anfallenden Aufwendungen werden als Bestandteil der Anschaffungskosten der Anlage aktiviert und über deren Nutzungsdauer abgeschrieben. Der Konzern wendet SFAS 143 seit 1. Januar 2003 an. Die Anwendung von SFAS 143 hatte keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss.

Im August 2001 wurde vom FASB SFAS 144 »Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived Assets« veröffentlicht. SFAS 144 behält die bisherige Regelung bei, dass eine Wertberichtigung nur dann zu berücksichtigen ist, wenn der Buchwert des Anlagegegenstandes nicht mehr durch die Summe der für die Zukunft aus dessen weiterer Nutzung erwarteten undiskontierten Cash Flows gedeckt ist. Geschäftswerte sind bei der Bestimmung der Buchwerte nicht mehr zuzuordnen. SFAS 144 schreibt vor, dass eine zur Stilllegung vorgesehene Anlage, eine zum Tausch für eine funktionsgleiche Produktionsanlage bestimmte Anlage oder eine im Rahmen einer Abspaltung an die Anteilseigner zurückgegebene Anlage bis zu ihrem Abgang wie eine weiterhin genutzte Anlage zu bilanzieren ist. SFAS 144 verlangt, dass die Restnutzungsdauer einer Anlage entsprechend anzupassen ist, wenn diese außer Betrieb genommen werden soll. SFAS 144 regelt für Gegenstände des Anlagevermögens, die zum Verkauf stehen, dass diese mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Zeitwert abzüglich Aufwendungen für den Verkauf anzusetzen sind und dass die planmäßige Abschreibung zu beenden ist. Demnach sind zukünftige Verluste aus aufgegebenen Aktivitäten nicht anzusetzen, bevor sie nicht eingetreten sind. Der Konzern wendet SFAS 144 zum 1. Januar 2002 an. Die Anwendung von SFAS 144 hatte im Vergleich zur bisherigen Regelung (ausgenommen Geschäftswerte) keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Im Dezember 2001 hat das American Institute of Certified Public Accountants das Statement of Position (»SOP«) 01-06 »Accounting by Certain Entities (Including Entities With Trade Receivables) That Lend to or Finance the Activities of Others«

herausgegeben. SOP 01-06 vereinheitlicht die Bilanzierungsbestimmungen bezüglich Finanzforderungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Angabepflichten und Ausweisbestimmungen gelten für alle Unternehmen; die Bewertungsregelungen gelten nur für Finanzinstitute. Dieses SOP ist auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die nach dem 15. Dezember 2001 beginnen.

Im April 2002 veröffentlichte das FASB SFAS 145, »Rescission of FASB Statements 4, 44, and 64, Amendment of FASB Statement 13 and Technical Corrections«. SFAS 145 verlangt, dass Gewinne und Verluste aus der Tilgung von Schulden als Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und nicht wie bisher nach SFAS 4 als außerordentliches Ergebnis ausgewiesen werden, es sei denn, die Gewinne und Verluste erfüllen die Voraussetzung für eine Klassifizierung als außerordentliches Ergebnis gemäß APB 30. Weiterhin ergänzt SFAS 145 SFAS 13, »Accounting for Leases«, dahingehend, dass Inkonsistenzen im Ausweis und der Bewertung von Sale-and Leaseback-Geschäften und solchen Vertragsänderungen, deren wirtschaftliche Auswirkungen Sale-and Leaseback-Transaktionen ähnlich sind, gleich zu behandeln sind. Die Vorschriften des SFAS 145 in bezug auf die Aufhebung von SFAS 4 müssen in Jahresabschlüssen, die nach dem 15. Mai 2002 beginnen, angewendet werden. Die Vorschriften von SFAS 145, die sich auf SFAS 13 beziehen, sind für Transaktionen, die nach dem 15. Mai 2002 stattfinden, anzuwenden. Die Anwendung dieses Statements hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Im Juli 2002 veröffentlichte das FASB SFAS 146 »Accounting for Costs Associated with Exit or Disposal Activities«. Das Statement erfordert, dass Verpflichtungen für Kosten in Zusammenhang mit Beendigungs- oder Veräußerungsvorgängen in der Periode angesetzt werden, in der die Kosten entstanden sind, sofern eine vernünftige Schätzung des Zeitwerts vorgenommen werden kann. Bisher konnten solche Verpflichtungen bereits angesetzt werden, wenn sich das Management zu einem Restrukturierungsplan (selbst) verpflichtete. Die Erfordernisse gemäß SFAS 146 gelten prospektiv für Beendigungs- oder Veräußerungsvorgänge, die nach dem 31. Dezember 2002 initiiert werden. Die rückwirkende Anpassung von Abschlüssen früherer Perioden ist nicht erlaubt. Die Anwendung dieses Statements wird die Abschlüsse des Konzerns für solche Beendigungs- oder Veräußerungsvorgänge beeinflussen, die nach dem 31. Dezember 2002 initiiert werden.

Im November 2002 erzielte die Emerging Issue Task Force (»EITF«) einen endgültigen Konsens in bezug auf EITF 00-21 »Revenue Arrangements with Multiple Deliverables«. EITF 00-21 befasst sich mit der Bilanzierung von Umsatzgeschäften mit mehreren Teilleistungen seitens des Verkäufers. EITF 00-21

beschreibt einen Ansatz, unter welchen Bedingungen eine Aufteilung eines Umsatzgeschäfts mit mehreren Teilleistungen in getrennte Bilanzierungseinheiten erfolgen muss. Darüber hinaus wird vorgegeben, wie in diesen Fällen der Umsatzerlös des gesamten Umsatzgeschäfts auf die identifizierten Bilanzierungseinheiten aufgeteilt werden muss. EITF 00-21 ist auf Abschlüsse für Berichtsperioden anzuwenden, die am 1. Juli 2003 beginnen. DaimlerChrysler wird EITF 00-21 beginnend mit dem Geschäftsjahr 2003 auf neue Geschäftsvorfälle anwenden und untersucht gegenwärtig, wie sich EITF 00-21 auf den Konzernabschluss auswirkt.

Ebenfalls im November 2002 hat das FASB die Interpretation (»FIN«) 45 »Guarantor's Accounting and Disclosure Requirements for Guarantees, Including Indirect Guarantees of Indebtedness of Others – an interpretation of FASB statements 5, 57, and 107 and rescission of FASB interpretation 34« herausgegeben. Diese Interpretation verdeutlicht die Angabepflichten, die ein Garantiegeber in seinem Abschluss zu den Verpflichtungen aus diesen von ihm gewährten Garantien zu machen hat. FIN 45 stellt zudem klar, dass ein Garantiegeber zum Zeitpunkt der Garantiezusage eine Passivierung in Höhe des Zeitwerts für die Verpflichtung vorzunehmen hat, die ihm aus der Gewährung der Garantie entstanden ist. Die Angabepflichten sind in Zwischenberichten und Konzernabschlüssen für alle Perioden vorgeschrieben, die nach dem 15. Dezember 2002 enden (vgl. Anmerkungen 25 b und 31). Die Ansatzvorschriften gelten für Garantien bzw. Haftungsverhältnisse, die nach dem 31. Dezember 2002 gewährt bzw. modifiziert wurden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen der Ansatz- und Bewertungsvorschriften von FIN 45 auf den Konzernabschluss.

Im Dezember 2002 hat das FASB den Bilanzierungsstandard SFAS 148 »Accounting for Stock-Based Compensation – Transition and Disclosure – an amendment of FASB Statement No. 123« verabschiedet. Dieser Standard ergänzt SFAS 123 »Accounting for Stock-Based Compensation« um alternative Übergangsvorschriften bei einer freiwilligen Erstanwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierung von aktienorientierter Vergütung. Darüber hinaus sieht SFAS 148 bei der Bilanzierung aktienorientierter Vergütung für alle (auch unterjährigen) Abschlüsse zusätzliche Anhangangaben an hervorgehobener Stelle zur angewendeten Bilanzierungsmethode und zu den daraus resultierenden Ergebniseffekten vor. Im Konzern erfolgt die Bilanzierung aktienorientierter Vergütung auf Grundlage von inneren Werten nach APB 25. DaimlerChrysler zieht gegenwärtig in Erwägung, im Jahr 2003 auf SFAS 123 überzugehen. Nach SFAS 123 wird der Personalaufwand im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen zum Ausgabezeitpunkt über den mit Hilfe eines Optionspreismodells bestimm-

ten Marktpreis der gewährten Rechte ermittelt. Der Personalaufwand wird über den Erdienungszeitraum verteilt und gegen die Kapitalrücklage verrechnet. Im Falle eines Übergangs auf SFAS 123 wird sich der Personalaufwand innerhalb der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in Abhängigkeit von der Anzahl, dem Bezugspreis und anderen maßgeblichen Konditionen der ausgegebenen Rechte erhöhen (vgl. Anmerkung 24).

Im Januar 2003 veröffentlichte das FASB FIN 46 »Consolidation of Variable Interest Entities – an interpretation of ARB No. 51«, die die Anwendung der Konsolidierungsvorschriften auf sogenannte »Variable Interest Entities« klarstellt. FIN 46 führte ein neues mehrstufiges Modell für die Konsolidierung von »Variable Interest Entities« ein, an denen eine Gesellschaft eine beherrschende finanzielle Beteiligung entweder aufgrund von Stimmrechten oder variablen Anteilen hat. Die Konsolidierung auf der Grundlage von variablen Anteilen hat durch den wesentlichen Nutznießer zu erfolgen, falls die Eigenkapitalgeber wesentliche Charakteristika einer beherrschenden finanziellen Beteiligung nicht aufweisen oder das haftende Eigenkapital nicht ausreicht, die Geschäftstätigkeit des Unternehmens ohne zusätzliche nachrangige Finanzmittel von Dritten zu finanzieren. Der wesentliche Nutznießer einer »Variable Interest Entity« ist die Partei, die aufgrund ihrer variablen Anteile die Mehrheit der erwarteten Verluste der Gesellschaft und/oder die Mehrheit der erwarteten Residualgewinne trägt. FIN 46 enthält auch Offenlegungspflichten in Bezug auf »Variable Interest Entities«, die unter bestimmten Voraussetzungen auch dann gelten, wenn diese nicht konsolidiert werden. DaimlerChrysler muss FIN 46 sofort auf »Variable Interest Entities« anwenden, die nach dem 31. Januar 2003 geschaffen wurden, bzw. auf »Variable Interest Entities«, an denen DaimlerChrysler eine Beteiligung nach diesem Zeitpunkt eingeht. Für »Variable Interest Entities«, die vor dem 1. Februar 2003 geschaffen wurden, müssen die Vorschriften von FIN 46 hinsichtlich der Konsolidierung ab dem 1. Juli 2003 angewendet werden.

DaimlerChrysler bedient sich verschiedener Zweckgesellschaften, um im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Forderungen gegenüber Händlern und Endkunden aus dem Automobilgeschäft zu verbriefen. Solche Transaktionen mit Forderungen gegenüber Händlern und Endkunden beinhalten typischerweise den Verkauf eines Portfolios von Forderungen an Trusts, die Wertpapiere auf dem Markt emittieren. Diese Trusts erfüllen die Kriterien für qualifizierte Zweckgesellschaften (»QSPEs«) nach SFAS 140 und deshalb werden solche Verbriefungen als Verkäufe der übertragenen Forderungen behandelt. Bei diesen Transaktionen erhält DaimlerChrysler normalerweise eine Servicing-Gebühr als Gegenleistung vor allem für das Inkasso der Zahlungen, das Beantworten von Nachforschungen in Bezug auf die Schuldner der verkauften Forderun-

gen und das Bereitstellen von Statusberichten in Abhängigkeit von den Bestimmungen in den einzelnen Servicing-Verträgen. DaimlerChrysler behält ein nachrangiges Recht an den verkauften Forderungen zurück, wobei das rechtliche Verlustrisiko auf die Höhe des Buchwertes dieser nachrangigen Rechte begrenzt ist. Diese Transaktionen fallen nicht unter die Bestimmungen von FIN 46.

DaimlerChrysler verkauft im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit auch Forderungen aus dem Automobilgeschäft an Bankfonds, die solche Forderungen von mehreren einzelnen Verkäufern übernehmen. Diese Bankfonds stellen »Variable Interest Entities« dar. Im Allgemeinen betreibt DaimlerChrysler für diese verkauften Forderungen das Servicing. DaimlerChrysler behält auch Rechte an den an Bankfonds verkauften Forderungen zurück, die substantiell das gesamte Ausfallrisiko, das Risiko aus vorzeitiger Tilgung und das Risiko aus Zinsänderungen tragen. Diese Transaktionen fallen unter die Bestimmungen von FIN 46. DaimlerChrysler prüft derzeit, ob eine Konzerngesellschaft der wesentliche Nutznießer dieser »Variable Interest Entities« ist und daher eine Konsolidierungspflicht bezüglich der »Variable Interest Entities« besteht.

Das Volumen der an QSPEs veräußerten Forderungen und der entsprechenden zurückbehaltenen Rechte beträgt zum 31. Dezember 2002 rund € 22,9 Mrd. bzw. € 3,2 Mrd. Das Volumen der an Bankfonds veräußerten Forderungen und der entsprechenden zurückbehaltenen Rechte beläuft sich zum 31. Dezember 2002 auf rund € 7,2 Mrd. bzw. € 1,0 Mrd.

In begrenztem Umfang verwendet DaimlerChrysler Off-balance-Leasingstrukturen. Hierbei wird eine »Variable Interest Entity« gegründet, deren Eigentümer ein Dritter ist. Die »Variable Interest Entity« nimmt finanzielle Mittel auf, indem sie Fremd- und Eigenkapitaltitel an unabhängige Investoren begibt. Die »Variable Interest Entity« verwendet die Fremd- und Eigenkapitalmittel zum Erwerb von Sachanlagevermögen, das von DaimlerChrysler gemietet und im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit genutzt wird. Am Ende des Mietzeitraums hat DaimlerChrysler im Allgemeinen die Option, das Sachanlagevermögen zum Zeitwert zu erwerben oder wieder zu neuen Bedingungen zu mieten. DaimlerChrysler untersucht derzeit, ob die Beteiligungen an diesen »Variable Interest Entities« einer Konsolidierungspflicht nach FIN 46 unterliegen oder ob sich ab In-Kraft-Treten von FIN 46 zusätzliche Angabepflichten ergeben könnten. Sollte für die »Variable Interest Entities« eine Konsolidierungspflicht nach FIN 46 bestehen, wäre ihr Volumen gemäß derzeitiger Beurteilung insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den Konzernabschluss. Darüber hinaus ist nach derzeitiger Beurteilung das maximale, aus diesen Beteiligungen resultierende Verlustrisiko für den Konzern unwesentlich.

DaimlerChrysler prüft derzeit, in welchem Umfang zusätzlich zu den oben beschriebenen weitere Beteiligungen an ähnlichen Gesellschaften bestehen, und ob diese Beteiligungen unter den Anwendungsbereich von FIN 46 fallen. Es besteht die begründete Vermutung, dass DaimlerChrysler ab In-Kraft-Treten von FIN 46 weitere Beteiligungen konsolidieren oder Angaben zu diesen Beteiligungen veröffentlichen muss. DaimlerChrysler geht jedoch davon aus, dass auch der Gesamtumfang dieser Beteiligungen und das daraus resultierende maximale Verlustrisiko für den Konzern unwesentlich ist.

2. Konsolidierungskreis

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis umfasst – neben der DaimlerChrysler AG – 451 (i. V. 470) in- und ausländische Tochterunternehmen. Darüber hinaus werden 102 (i. V. 102) Unternehmen at equity nach der Buchwertmethode einbezogen. Im Berichtsjahr sind 45 Tochterunternehmen erstmals in den Konzernabschluss einbezogen worden. 64 Tochterunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Wesentliche Auswirkungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind bei den einzelnen Abschlussposten erläutert. Nicht konsolidiert werden 305 (i. V. 296) Tochterunternehmen (»verbundene Unternehmen«), deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zusammengenommen von untergeordneter Bedeutung ist. Der Einfluss dieser nicht konsolidierten Tochterunternehmen auf die Konzernaktiva, den Konzernumsatz und das Konzernergebnis lag für alle dargestellten Perioden bei ungefähr 1%. 5 (i. V. 5) Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Verfügungsbeschränkungen unterliegen, werden nicht konsolidiert. Im Konzernabschluss werden Beteiligungen an 112 (i. V. 96) assoziierten Unternehmen »at cost« bewertet und unter Beteiligungen ausgewiesen, da sie für die zutreffende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

3. Wesentliche at equity einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2002 sind die folgenden wesentlichen Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen:

Gesellschaft	Beteiligungsquote
European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«)	33,0%
Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«)	37,1%

Weitere Informationen zu EADS und MMC sind in Anmerkung 4 (*Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen*) und in Anmerkung 11 (*Außerordentliches Ergebnis*) dargestellt. Der Marktwert der Anteile an EADS und MMC hat zum 31. Dezember 2002 € 2.627 Mio. bzw. € 1.124 Mio. betragen.

Am 31. Dezember 2002 war ein Unterschied zwischen dem Buchwert dieser Beteiligungen und dem anteiligen Reinvermögen in Höhe von € 840 Mio. zu verzeichnen. Die Differenz zwischen Anschaffungskosten und anteiligem Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt wird den Vermögensgegenständen der Beteiligung zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert berücksichtigt. Die zugeordneten stillen Reserven sowie ein entstandener Goodwill fließen in die Fortschreibung der Beteiligungsbuchwerte der assoziierten Unternehmen ein. Entsprechend der Equity-Methode werden darüber hinaus die Anschaffungskosten der Beteiligungen um anteilige Gewinne bzw. Verluste, um anteilige Eigenkapitalveränderungen sowie um erhaltene Dividenden fortgeschrieben. Geschäftswerte im Zusammenhang mit den Beteiligungen an EADS bzw. MMC wurden bis zum 31. Dezember 2001 über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben. Seit dem 31. Dezember 2001 werden diese Geschäftswerte aufgrund der Anwendung von SFAS 142 nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Die Buchwerte der at equity-Beteiligungen, einschließlich Geschäftswerte, werden weiterhin auf Werthaltigkeit untersucht, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass die Marktwerte die Buchwerte nicht nur vorübergehend unterschreiten.

Die folgenden Übersichten stellen, mit drei-monatigem Verzug, die zusammengefassten US-GAAP-Abschlüsse von EADS und MMC dar (Werte in Mio. € auf der Basis von 100%), die Basis der Equity-Bewertung für den DaimlerChrysler Konzernabschluss sind:

EADS

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung	2002	2001
Umsatzerlöse	28.769	27.004
Jahresergebnis	521	2.598

Angaben zur Bilanz	2002	2001
Anlagevermögen	26.254	26.505
Umlaufvermögen	19.207	22.119
Summe Aktiva	45.461	48.624

Eigenkapital	13.143	11.409
Anteile in Fremdbesitz	942	598
Rückstellungen	8.262	11.149
Verbindlichkeiten	23.114	25.468
Summe Passiva	45.461	48.624

MMC		
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung	2002	2001
Umsatzerlöse	27.847	30.057
Jahresergebnis	154	(1.209)
Angaben zur Bilanz	2002	2001
Anlagevermögen	10.465	11.974
Umlaufvermögen	11.971	12.697
Summe Aktiva	22.436	24.671
Eigenkapital	1.422	1.528
Anteile in Fremdbesitz	121	(61)
Rückstellungen	5.039	5.800
Verbindlichkeiten	15.854	17.404
Summe Passiva	22.436	24.671

4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

DaimlerChrysler hat im vierten Quartal 2002 Verträge über den Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung von 51% an VM Motori S.p.A. und einem 100%-Anteil an Detroit Diesel Motores do Brasil Ltda, beides 100%-Tochtergesellschaften von DaimlerChrysler, abgeschlossen. Der Abschluss dieser Veräußerungen wird für das erste Quartal 2003 erwartet. Die erwarteten Verluste aus der Veräußerung dieser Anteile wurden den außerordentlichen Abschreibungen folgender Positionen zugeordnet: (1) langfristige Vermögensgegenstände in die Kategorie »zur Veräußerung bestimmt«, (2) Geschäftswert in die Kategorie »zur Veräußerung bestimmt«, (3) langfristige Vermögensgegenstände in die Kategorie »zum Verbleib bestimmt« und (4) Geschäftswert in die Kategorie »zum Verbleib bestimmt«. Die gesamte außerordentliche Wertberichtigung auf Geschäftswerte im Jahr 2002 betrug €40 Mio. und ist Bestandteil der betrieblichen Aufwendungen des Segments Nutzfahrzeuge (vgl. Anmerkung 5). In der Konzernbilanz wurden €122 Mio. Vermögensgegenstände und €102 Mio. Verbindlichkeiten in die Kategorie »zur Veräußerung bestimmt« umgegliedert. DaimlerChrysler wird die verbleibenden 49% an VM Motori S.p.A. nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbeziehen.

MMC hat am 6. Januar 2003 ihren Bereich »Fuso Truck and Bus« ausgegliedert und die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) gegründet. DaimlerChrysler hat mit MMC am 20. September 2002 eine Vereinbarung bezüglich eines Erwerbs von 43% der Anteile an MFTBC zu einem Kaufpreis von rund €760 Mio. in bar geschlossen. Zehn Gesellschaften der Mitsubishi Gruppe, darunter Mitsubishi Corporation, Mitsubishi Heavy Industries und Bank of Tokyo Mitsubishi, haben mit MMC eine gesonderte Vereinbarung bezüglich des Erwerbs eines Minderheitsanteils von 15% an MFTBC zu

einem Kaufpreis von rund €265 Mio. in bar geschlossen. DaimlerChrysler und die Käufer der Mitsubishi Gruppe erwarten den Abschluss dieser Transaktionen im März 2003. Nach dem Abschluss wird MMC einen Anteil von 42% an MFTBC halten. DaimlerChrysler wird die erworbenen Anteile an MFTBC nach der Erwerbsmethode bilanzieren. Die Differenz zwischen Anschaffungskosten und anteiligem Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt wird den Vermögensgegenständen der Beteiligung zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert berücksichtigt. DaimlerChrysler wird seine Beteiligung an MFTBC nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbeziehen.

Im Juni 2001 ist DaimlerChrysler eine Vereinbarung mit Hyundai Motor Company (HMC) bezüglich eines Joint Venture im Bereich Nutzfahrzeuge eingegangen. In der ersten Phase wurde von DaimlerChrysler und HMC die DaimlerHyundai Truck Corporation (DHTC) gegründet. DaimlerChrysler erwarb einen Anteil von 50% an DHTC. DHTC wurde gegründet, um Motoren oder Motorenteile zu produzieren und/oder zu vertreiben. Die Joint Venture-Vereinbarung mit HMC sieht für den Konzern eine Option bezüglich eines Anteilerwerbs von 50% des Nutzfahrzeuggeschäftes von HMC vor. Aufgrund der Ausübung dieser Option durch DaimlerChrysler im Dezember 2002 bringt HMC ihr Nutzfahrzeuggeschäft derzeit in eine neue Gesellschaft ein. Gemäß der derzeitigen Planung wird der Konzern Ende Februar 2003, sofern alle erforderlichen behördlichen Genehmigungen erfolgt sind, von HMC einen Anteil von 50% an dieser Gesellschaft für €400 Mio. erwerben. DaimlerChrysler wird den Erwerb dieses Anteils an dem Nutzfahrzeuggeschäft von HMC nach der Erwerbsmethode bilanzieren. Die Differenz zwischen Anschaffungskosten und anteiligem Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt wird den Vermögensgegenständen der Beteiligung zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert berücksichtigt. DaimlerChrysler wird seine Beteiligung an dem Nutzfahrzeuggeschäft von HMC nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbeziehen. Ziel des neuen Nutzfahrzeug-Joint Venture ist die Entwicklung, die Produktion und der Vertrieb von Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 4 Tonnen einschließlich Bussen sowie von Komponenten hierzu. DaimlerChrysler und HMC beabsichtigen den Zusammenschluss ihres Nutzfahrzeug-Joint Venture und ihres Motoren-Joint Venture im ersten Halbjahr 2003. Der Konzern hält weiterhin einen Anteil von 10% an HMC, der im September 2000 und im März 2001 in zwei Tranchen zu einem Kaufpreis von rd. €484 Mio. erworben wurde. Der Konzern weist diese Beteiligung unter den »available-for-sale«-Wertpapieren aus.

Während des Geschäftsjahres 2002 erwarb der Konzern, neben einer Reihe weiterer kleinerer Akquisitionen, verschiedene europäische Automobilhändler. Keiner dieser Erwerbe war wesentlich. Die hierfür bezahlten Kaufpreise führten zu einem Geschäftswert von rd. € 132 Mio.

Am 18. Oktober 2000 erwarb DaimlerChrysler einen 34%igen Anteil an MMC zu einem Kaufpreis von rd. € 2,2 Mrd. Im Zuge des Erwerbs wurden darüber hinaus MMC-Anleihen im Nennwert von JPY 19.200 Mio. und mit einer Verzinsung von nominal 1,7% zu einem Kaufpreis von € 206 Mio. erworben, welche in MMC-Aktien gewandelt werden können. Eine Wandlung kann seitens DaimlerChrysler nur dann erfolgen, wenn durch Wandlungen von zuvor ausgegebenen Anleihen der Anteil unter 34% sinken würde. Die bis dahin nicht gewandelten Anleihen sowie aufgelaufene Zinsen werden am 30. April 2003 fällig. Im Juni 2001 hat Volvo AB seinen Anteil von 3,3% an MMC und seine operativen Geschäftsvereinbarungen mit MMC für \$ 297 Mio. (€ 343 Mio.) an DaimlerChrysler verkauft, womit sich der Anteil von DaimlerChrysler an MMC auf 37,3% erhöht hat. Im November 2002 verminderte sich der Anteil des Konzerns an MMC durch die Ausgabe neuer Aktien auf 37,1%.

Im August 2000 hat DaimlerChrysler mit dem kanadischen Unternehmen Bombardier Inc. eine Vereinbarung zum Verkauf der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (»Adtranz«) unterzeichnet. Mit dem Abschluss des Verkaufs am 30. April 2001 wurde die Leitung der Geschäftstätigkeit von Adtranz am 1. Mai 2001 auf Bombardier übertragen. Dementsprechend ist das operative Ergebnis von Adtranz bis einschließlich 30. April 2001 im Konzernabschluss von DaimlerChrysler enthalten. Der Verkaufspreis von \$ 725 Mio. wurde im Jahr 2001 vereinbart. Am 5. Juli 2002 hat Bombardier bei der internationalen Handelskammer in Paris eine Schiedsklage eingereicht und dabei Ansprüche auf Anpassung des Kaufpreises gemäß den Bestimmungen des Kaufvertrags geltend gemacht sowie Ansprüche wegen behaupteter Verletzungen des Kaufvertrags und vertraglichen Gewährleistungen. Die behauptete Gesamtforderung auf Schadenersatz beträgt rund € 960 Mio. Der Kaufvertrag sieht einen Höchstbetrag von insgesamt € 150 Mio. für eine Kaufpreisanpassung und, soweit gesetzlich zulässig, einen Höchstbetrag von € 150 Mio. für sonstige Ansprüche vor. DaimlerChrysler hält diese Ansprüche für unbegründet und wird sich dagegen im laufenden Schiedsverfahren energisch zur Wehr setzen. Aufgrund der Unsicherheit bezüglich des endgültigen Ergebnisses aus diesem Verfahren hat der Konzern einen Anteil des Gewinns in Höhe von € 237 Mio. nach Steuern aus dem Adtranz-Verkauf im vierten Quartal 2001 realisiert, der die oben genannten vertraglich geregelten Maximalbeträge berücksichtigt.

Im April 2001 hat DaimlerChrysler den Verkauf von 60% der TEMIC-Anteile an Continental AG für € 398 Mio. abgeschlossen. Dies führte zu einem Ertrag von € 209 Mio. vor Steuern. Im April 2002 hat DaimlerChrysler seine Verkaufsoption hinsichtlich des 40%-Anteils an Conti Temic microelectronic gegenüber Continental AG mit einem Erlös von € 215 Mio. ausgeübt. Dies führte zu einem Ertrag von € 128 Mio. vor Steuern.

Im Oktober 2000 erwarb DaimlerChrysler die verbliebenen ausgegebenen Aktien der Detroit Diesel Corporation für rd. € 0,5 Mrd. Der Erwerb der restlichen Anteile an Detroit Diesel in Höhe von 78,6% wurde entsprechend der Erwerbsmethode bilanziert und führte zu einem Goodwill von rd. € 310 Mio., der bis zum 31. Dezember 2001 linear über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben wurde. Nach dem 31. Dezember 2001 werden die Geschäftswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern aufgrund der Einführung von SFAS 142 mindestens jährlich auf Werthaltigkeit untersucht.

Im Oktober 2000 gründeten DaimlerChrysler Services AG und die Deutsche Telekom AG ein Joint Venture auf dem Gebiet der Informationstechnologie. Gemäß der Vereinbarung beteiligte sich die Deutsche Telekom AG für € 4.571 Mio. durch die Ausgabe neuer Anteile mit 50,1% an T-Systems ITS. Im Januar 2002 übte DaimlerChrysler seine Verkaufsoption zur Veräußerung seines 49,9%-Anteils an T-Systems ITS zu einem Erlös von € 4.694 Mio. aus. Der Verkauf wurde im März 2002 durch die Beendigung des Joint Venture abgeschlossen. Der Veräußerungsgewinn hieraus betrug € 2.484 Mio. (vgl. Anmerkung 11).

Im September 2000 erwarb DaimlerChrysler 100% der ausgegebenen Aktien der kanadischen Gesellschaft Western Star Trucks Holdings Ltd. zu einem Kaufpreis von rd. € 0,5 Mrd. Der Kauf wurde entsprechend der Erwerbsmethode bilanziert und führte zu einem Goodwill von rd. € 380 Mio., der bis zum 31. Dezember 2001 linear über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben wurde. Nach dem 31. Dezember 2001 werden die Geschäftswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern aufgrund der Einführung von SFAS 142 mindestens jährlich auf Werthaltigkeit untersucht.

Informationen zum Tausch der Mehrheitsbeteiligung an DaimlerChrysler Aerospace gegen Anteile an EADS sowie dem damit verbundenen Börsengang der EADS im Juli 2000 sind in Anmerkung 11 enthalten.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

Die Position Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Vertriebskosten	12.059	11.823	11.666
Allgemeine Verwaltungskosten	5.390	5.539	5.921
Abschreibungen von Firmenwerten	40	184	279
Andere Aufwendungen	804	785	437
	18.293	18.331	18.303

Eine schwache Nachfrage und starker Wettbewerb auf dem europäischen Markt für Nutzfahrzeuge führten in einem deutschen Montagewerk des Konzerns zu freien Kapazitäten. Aufgrund der nicht genutzten Kapazitäten rechnet DaimlerChrysler damit, dass die Buchwerte bestimmter langfristiger Vermögensgegenstände (im Wesentlichen Produktionsanlagen und Werkzeuge) nicht durch Zahlungsrückflüsse gedeckt sind. In Übereinstimmung mit den Vorschriften von SFAS 144 wurde eine außerordentliche Abschreibung in Höhe von € 201 Mio. vorgenommen, die in den Umsatzkosten des Segments Nutzfahrzeuge im Jahr 2002 enthalten ist.

Eine außerordentliche Abschreibung auf Geschäftswerte in Höhe von € 40 Mio. resultierte im Jahr 2002 aus einer vertraglich vereinbarten Veräußerung von Mehrheitsbeteiligungen an zwei Gesellschaften des Segments Nutzfahrzeuge (vgl. Anmerkung 4).

Im Oktober 2002 hat DaimlerChrysler eine abschließende Vereinbarung mit GE Capital bezüglich der Veräußerung eines wesentlichen Teils seines Leasing- und Finanzierungsbestands an Geschäfts- und Privatflugzeugen getroffen. Der Verkauf wird ab November 2002 in Tranchen über einen Zeitraum von ungefähr zwölf Monaten abgewickelt. Die Vereinbarung sieht vor, dass DaimlerChrysler an den künftigen Zahlungen der im Portfolio enthaltenen Verträge über deren Restlaufzeit partizipiert. Als Ergebnis der aktuellen wirtschaftlichen Situation hat der Konzern im vierten Quartal 2002 eine Neubewertung des verbleibenden Leasingportfolios vorgenommen. Im Zusammenhang mit der Verkaufsvereinbarung wurden zum 31. Dezember 2002 Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von € 493 Mio. und im Vermietvermögen ausgewiesene Flugzeuge mit einem Buchwert von € 40 Mio. »zum Verkauf bestimmt« klassifiziert. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen berücksichtigte Abschreibungen von € 191 Mio. in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und € 20 Mio. in den Umsatzkosten.

Rückläufige Wiederverkaufspreise von gebrauchten Personewagen und Nutzfahrzeugen in Nordamerika führten im Jahr 2002 zu einer Neubewertung der Restbuchwerte des Vermietvermögens. Die Neubewertung, die gemäß SFAS 144 unter Berücksichtigung von produktspezifischen Cash Flow-Informationen durchgeführt wurde, führten zu außerplanmäßigen Abschreibungen von € 256 Mio. Entsprechend waren die Buchwerte dieser Vermögensgegenstände anzupassen. Die Abschreibungen und Buchwertanpassungen entsprechen in Summe dem Unterschied, um den die Marktwerte dieser Vermögensgegenstände unter den Buchwerten lagen. Der Aufwand wurde in den Umsatzkosten des Segments Dienstleistungen ausgewiesen.

In Folge einer Entscheidung des DaimlerChrysler-Vorstands im vierten Quartal des Jahres 2001 haben DaimlerChrysler, GE Capital und weitere Anbieter von Finanzdienstleistungen im ersten Halbjahr 2002 eine Vereinbarung bezüglich der Veräußerung eines Anteils des Bestands von DaimlerChrysler an Gewerbeimmobilien und mit Vermögenswerten besicherten Finanzierungsgeschäften in den USA zu einem Veräußerungspreis von € 1.260 Mio. getroffen. Aufgrund der Vereinbarung wurde ein Aufwand in Höhe von € 166 Mio. in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Segments Services im Jahr 2001 ausgewiesen.

Wie in Anmerkung 7 erläutert, hat der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler im Februar 2001 einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die zugehörigen Aufwendungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert dargestellt und sind demnach nicht in den Umsatzkosten, Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten oder anderen Aufwendungen enthalten.

Im Oktober 2001 hat der Vorstand von DaimlerChrysler einem Turnaround-Plan für Freightliner, der nordamerikanischen Nutzfahrzeug-Tochtergesellschaft, zugestimmt. Der Turnaround-Plan wurde entwickelt, um Freightliner zu nachhaltiger Profitabilität zurückzuführen und besteht aus vier Kernelementen: Einsparungen bei Materialkosten, Verringerung der Produktionskosten, Reduzierung des Personalaufwands und Verbesserung des bestehenden Geschäftsmodells. Die Umsetzung des Turnaround-Plans erforderte einmalige Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von € 310 Mio., die Abfindungen für Mitarbeiter (€ 83 Mio.), Sonderabschreibungen bzw. Wertberichtigungen (€ 170 Mio.) und andere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung bestimmter Aktivitäten (€ 57 Mio.) widerspiegeln (vgl. Anmerkung 25b). Die Aufwendungen wurden im Jahr 2001 in den Umsatzkosten (€ 173 Mio.) und den Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie anderen Auf-

wendungen (€ 137 Mio.) berücksichtigt. Die Abfindungen resultierten aus Maßnahmen zum Personalabbau, die Arbeiter und Angestellte betrafen. Infolge freiwilliger und aktiver Personalmaßnahmen verließen im Jahr 2002 1.314 (2001: 1.484) Arbeiter und Angestellte Freightliner. Insgesamt sind hierfür im Jahr 2002 Abfindungszahlungen in Höhe von € 38 Mio. geleistet worden, die die Rückstellungen entsprechend gemindert haben.

DaimlerChrysler führte im Zusammenhang mit der im vierten Quartal 2000 erworbenen Beteiligung an MMC und der damit verbundenen strategischen Allianz eine Überprüfung der Kleinwagenstrategie im Jahr 2000 durch, aus der sich die Notwendigkeit einer Überarbeitung der aktuellen Planung für die Marke smart einschließlich einer Anpassung der Zulieferverträge ergeben hat. Als Folge wurden bestimmte langfristige Vermögensgegenstände der Marke smart außerplanmäßig abgeschrieben, da die zuordenbaren, undiskontierten zukünftigen Cash Flows aus deren Nutzung die entsprechenden Buchwerte unterschritten haben. Gemäß SFAS 121 »Accounting for the Impairment of Long-Lived Assets and for Long-Lived Assets to Be Disposed Of« führte DaimlerChrysler eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von € 281 Mio. durch. Die außerplanmäßige Abschreibung ist in Höhe des Unterschieds zwischen dem Buchwert und dem Marktwert der Vermögensgegenstände vorgenommen worden. Die außerplanmäßige Abschreibung erfolgte im Wesentlichen auf Produktionsanlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung und Werkzeuge. Darüber hinaus sind Aufwendungen im Zusammenhang mit Fixkostenübernahmeverpflichtungen gegenüber Zulieferern von MCC smart in Höhe von € 255 Mio. berücksichtigt. Die Aufwendungen sind in den Umsatzkosten (€ 494 Mio.) und in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (€ 42 Mio.) für das Jahr 2000 ausgewiesen.

Im Jahr 2000 hat DaimlerChrysler im Segment Dienstleistungen eine außerplanmäßige Abschreibung auf bestimmte vermietete Fahrzeuge in Höhe von rd. € 500 Mio. durchgeführt. Die entsprechenden Aufwendungen sind in den Umsatzkosten berücksichtigt. Gesunkene Wiederverkaufspreise bei Gebrauchtfahrzeugen in Nordamerika und auf dem britischen Markt erforderten eine Werthaltigkeitsüberprüfung der Buchwerte der vermieteten Fahrzeuge. Die Werthaltigkeitsüberprüfung erfolgte auf Basis produktspezifischer Cash Flow-Informationen. Die bisherigen Buchwerte dieser vermieteten Fahrzeuge hatten sich als nicht mehr werthaltig herausgestellt, da die diesen Fahrzeugen zuordenbaren, undiskontierten zukünftigen Cash Flows die entsprechenden Buchwerte unterschritten. Gemäß SFAS 121 sind daher außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe des Unterschieds zwischen dem Buchwert dieser Fahrzeuge und deren jeweiligem Marktwert vorgenommen worden.

Die Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten die folgenden Personalaufwendungen:

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Löhne und Gehälter	19.701	20.073	21.836
Soziale Abgaben	3.132	3.193	3.428
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 25a)	152	630	327
Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (vgl. Anmerkung 25a)	1.119	1.173	830
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	59	26	79
	24.163	25.095	26.500

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

Anzahl	2002	2001	2000
Arbeiter	232.304	244.938	270.814
Angestellte	125.110	122.094	165.117
Auszubildende/Praktikanten	13.263	12.512	13.663
	370.677	379.544	449.594

In den Jahren 2001 und 2000 waren jeweils 28 Personen in Gemeinschaftsunternehmen beschäftigt, die quotal in den Konzernabschluss einbezogen wurden.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 37 enthalten. Die im Jahr 2002 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf € 9 Mio. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind insgesamt € 150 Mio. zurückgestellt. Zum 31. Dezember 2002 bestehen keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

6. Sonstige Erträge

In den sonstigen Erträgen sind Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen in Höhe von € 49 (2001: € 104; 2000: € 106) Mio. sowie nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge in Höhe von € 197 (2001: € 191; 2000: € 178) Mio. ausgewiesen. Im Jahr 2001 waren Erträge in Höhe von € 465 Mio. aus den Abgängen von Beteiligungen in den sonstigen Erträgen enthalten.

7. 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 sehen den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor. Der Arbeitsplatzabbau betrifft sowohl durch Gewerkschaften vertretene als auch nicht vertretene Arbeiter und Angestellte. Zum Abbau von Überkapazitäten legt die Chrysler Group bestimmte Produktionsstätten still bzw. schließt oder veräußert sie. An einigen Standorten werden Schichten gestrichen und die Geschwindigkeit der Produktionsbänder vermindert sowie das Produktionsvolumen von Komponenten, Pressteilen und Antriebs-einheiten angepasst.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2001 betragen € 3.064 Mio. (€ 1.934 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 2.555 Mio. und € 509 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Die ursprünglichen Aufwendungen von € 3.047 Mio. wurden im Februar 2001 mit der Zustimmung zum Turn-around-Plan berücksichtigt. Zusätzliche Aufwendungen in Höhe von € 268 Mio. resultierten aus Wertberichtigungen und Veräußerungskosten im Zusammenhang mit einem Komponentenwerk sowie Aufwendungen für ein Frühpensionierungsprogramm, die im weiteren Verlauf des Jahres 2001 hinzugekommen sind. Gegenläufig hat sich die Überprüfung der ursprünglichen Annahmen anhand aktuell vorliegender Informationen bzw. tatsächlich angefallener Aufwendungen mit € 251 Mio. im Jahr 2001 ausgewirkt. Diese Anpassungen reflektieren geringer als erwartet angefallene Aufwendungen im Zusammenhang mit den Maßnahmen zum Personalabbau, einschließlich der Aufwendungen für Kündigungen, sowie vorteilhafte Abschlüsse hinsichtlich der Ansprüche von Zulieferfirmen aus Vertragskündigungen.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan im Jahr 2002 betragen € 694 Mio. (€ 439 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 680 Mio. und € 14 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Aufwendungen enthalten zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Stilllegung, Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2002 und 2003 sowie laufende Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen und Überprüfungen von ursprünglichen Annahmen anhand aktuell vorliegender Informationen bzw. tatsächlich angefallener Aufwendungen.

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan vor Steuern setzen sich seit dessen Einführung im ersten Quartal 2001 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	Personalabbau	Außerplanmäßige Abschreibungen	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Rückstellung per 1. Januar 2001	-	-	-	-
Ursprüngliche Aufwendungen	1.403	836	808	3.047
Zusätzliche Aufwendungen	93	148	27	268
Anpassungen	(122)	-	(129)	(251)
Aufwendungen, gesamt	1.374	984	706	3.064
Zahlungen	(211)	-	(154)	(365)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(984)	(63)	(1.047)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(695)	-	-	(695)
Wechselkurseffekte	38	-	21	59
Rückstellung per 31. Dezember 2001	506	-	510	1.016
Zusätzliche Aufwendungen	353	269	99	721
Anpassungen	(41)	30	(16)	(27)
Aufwendungen, gesamt	312	299	83	694
Zahlungen	(297)	-	(215)	(512)
Wertkorrektur bei Vermögensgegenständen	-	(299)	(6)	(305)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(152)	-	-	(152)
Wechselkurseffekte	(89)	-	(67)	(156)
Rückstellung per 31. Dezember 2002	280	-	305	585

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals in den Jahren 2002 und 2001 betreffen Programme zur Frühpensionierung (2002: € 160 Mio.; 2001: € 725 Mio.) sowie Abfindungen (2002: € 152 Mio.; 2001: € 649 Mio.). Die Programme zur Frühpensionierung wurden im Jahr 2002 von 3.175 (2001: 9.261) Beschäftigten angenommen. Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und Dienstjahren berechnet worden. Zusätzlich wurde 5.106 (2001: 7.174) Beschäftigten gekündigt. Insgesamt sind hierfür im Jahr 2002 Abfindungszahlungen in Höhe von € 199 Mio. (2001: € 131 Mio.) geleistet worden, die die Rückstellung entsprechend vermindert haben. Die wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen betrifft die Aufwendungen von einzelnen Programmen zur Frühpensionierung und die versicherungs-

mathematisch ermittelten Kürzungen der Dienstzeitaufwendungen, die bei den Pensionsplänen sowie den Plänen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen berücksichtigt wurden.

Als Konsequenz aus der beabsichtigten vorübergehenden Stilllegung, Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten ergab sich ein Wertberichtigungsbedarf bei bestimmten langfristigen Vermögensgegenständen, da die zukünftigen Cash Flows unter den Buchwerten der betroffenen Anlagen lagen. Aus diesem Grund nahm die Chrysler Group im Jahr 2002 eine außerplanmäßige Abschreibung von € 299 (2001: € 984) Mio. vor. Der Abschreibungsbetrag stellt den Betrag dar, um den die Buchwerte der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte überstiegen. Dieser wurde durch Gutachten Dritter oder Marktuntersuchungen der Chrysler Group ermittelt.

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

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

Weitere Kernmaßnahmen des Plans betreffen zusätzliche Kosteneinsparungen bzw. Maßnahmen zur Steigerung der Umsatzerlöse. Bezüglich der Einsparung von Kosten wurden die Zulieferfirmen aufgefordert, die Preise für Material und bezogene Leistungen freiwillig zu senken. Im Rahmen der im Turnaround-Plan vorgesehenen Maßnahmen zur Steigerung der Umsatzerlöse wurde ein neues erfolgsabhängiges Anreizsystem für Händler eingeführt, durch das diese Händler Prämienzahlungen erhalten, die vom Zielerreichungsgrad monatlicher im Voraus vereinbarter Verkaufsziele abhängen. Hierdurch wurden verschiedene bestehende Händlerprogramme abgelöst. Darüber hinaus wurden 24 Verkaufsbüros in den USA zu acht Regionalzentren zusammengefasst.

8. Finanzergebnis

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen €44 (2001: (2); 2000: 24) Mio.	74	24	73
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	2.645	320	1
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(63)	(109)	(54)
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen	(16)	97	(244)
Beteiligungsergebnis	2.640	332	(224)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen €9 (2001: 31; 2000: 20) Mio.	720	1.040	1.268
Zinsen und ähnliche Aufwendungen davon aus verbundenen Unternehmen €21 (2001: 21; 2000: 14) Mio.	(1.040)	(1.317)	(988)
Zinsergebnis	(320)	(277)	280
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen davon aus verbundenen Unternehmen €7 (2001: 9; 2000: 10) Mio.	84	291	161
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	(71)	(16)	(3)
Sonstiges Finanzergebnis	(125)	(176)	(58)
Übriges Finanzergebnis	(112)	99	100
	2.208	154	156

Im Jahr 2002 veräußerte der Konzern seinen 49,9%-Anteil an T-Systems ITS. Hieraus resultierte ein Ertrag in Höhe von € 2.484 Mio., der in dem Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen enthalten ist (vgl. Anmerkung 4).

Im Jahr 2001 gründete die EADS, eine nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung des Konzerns, die neue Gesellschaft Airbus SAS und brachte gegen 100% der Anteile an dieser neuen Gesellschaft ihre gesamten Airbus-Aktivitäten ein. Airbus SAS gab neue Anteile an die BAe Systems heraus, die im Gegenzug ihre Airbus-Aktivitäten einbrachte. Als Ergebnis dieser Transaktion reduzierte sich der Anteil von EADS an Airbus SAS auf 80%. Airbus SAS wird im Konzernabschluss der EADS konsolidiert. DaimlerChrysler vereinnahmte nach US-GAAP einen Ertrag aus der Gründung der Airbus SAS in Höhe von € 747 Mio. im Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen.

Im Zusammenhang mit bestimmten Anlagen im Bau wurden Zinsen in Höhe von € 147 (2001: 275; 2000: 181) Mio. aktiviert.

9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Das Ergebnis vor Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Inland	4.379	4.498	2.729
Ausland	1.689	(5.981)	1.747
	6.068	(1.483)	4.476

Der ausgewiesene Steueraufwand (-ertrag) teilt sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Laufende Steuern			
Inland	1.195	793	(45)
Ausland	(286)	(512)	1.160
Latente Steuern			
Inland	(430)	637	1.490
Ausland	698	(1.695)	(606)
	1.177	(777)	1.999

Bei den inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2002 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 26,5% (2001 und 2000: 25%) für die latenten Steuern angewandt, die sich voraussichtlich im Jahr 2003 auflösen werden, bzw. 25% (2001 und 2000: 25%) für die latenten Steuern, die sich voraussichtlich erst in den danach folgenden Jahren auflösen werden. Weiterhin berücksichtigt wurde ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuer sowie ein effektiver Gewerbesteuersatz von 11,842% (2001 und 2000: 12,125%) für die latenten Steuern, die sich voraussichtlich im Jahr 2003 auflösen werden, bzw. 12,125% (2001 und 2000: 12,125%) für die latenten Steuern, die sich voraussichtlich erst in den danach folgenden Jahren auflösen werden. Unter Berücksichtigung des Solidaritätszuschlags und der Gewerbeertragsteuer ergibt sich für die Berechnung der latenten Steuern bei den inländischen Gesellschaften somit ein Steuersatz von 39,8% (2001 und 2000: 38,5%) für die latenten Steuern, die sich voraussichtlich im Jahr 2003 auflösen werden bzw. von 38,5% (2001 und 2000: 38,5%) für die latenten Steuern, die sich voraussichtlich erst in den danach folgenden Jahren auflösen werden.

Im Jahr 2002 wurde in Deutschland zur Finanzierung der Schäden aus der Flutkatastrophe der Körperschaftsteuersatz – begrenzt für den Veranlagungszeitraum 2003 – von 25% auf 26,5% erhöht. Die 2002 bei den inländischen Konzerngesellschaften zu berücksichtigende Auswirkung aus der Erhöhung

des Körperschaftsteuersatzes führte zu einem einmaligen latenten Steueraufwand in Höhe von € 3 Mio. aus der Aufwertung der per Saldo passiven Steuerlatenz.

Aufgrund der zum 1. Januar 2001 wirksamen Steuerreform in Deutschland wurde im Jahr 2000 neben anderen Änderungen für die inländischen Konzerngesellschaften der Körperschaftsteuersatz auf einbehaltene Gewinne von 40% und auf ausgeschüttete Gewinne von 30% ab dem 1. Januar 2001 auf einheitlich 25% reduziert. Eine weitere wesentliche Steuergesetzänderung ist die Möglichkeit, Anteile an anderen Kapitalgesellschaften zukünftig steuerfrei veräußern zu können bzw. Verluste zukünftig steuerlich nicht mehr geltend machen zu können. Die im Jahr 2000 zu berücksichtigenden Auswirkungen dieser Steuerreform führten zu einem einmaligen latenten Steueraufwand von € 263 Mio. Die Reduzierung des Körperschaftsteuersatzes ergab einen latenten Steueraufwand von € 373 Mio. aus der Abwertung der per Saldo aktiven Steuerlatenz bei den inländischen Gesellschaften. Die Möglichkeit, Anteile an anderen Kapitalgesellschaften zukünftig steuerfrei veräußern zu können, führte zu einem latenten Steuerertrag von € 110 Mio. durch Auflösung der bisher gebildeten per Saldo passiven latenten Steuern auf die unrealisierten Gewinne bzw. Verluste.

Die oben genannten Steuergesetzänderungen wurden in den Jahren 2002 und 2000 ergebniswirksam berücksichtigt und die Auswirkungen in den Überleitungsrechnungen angegeben.

Im deutschen Körperschaftsteuerrecht wurde letztmals für das Geschäftsjahr 2000 bei der Besteuerung von Gesellschaften das Anrechnungsverfahren angewandt. Nach dem im Geschäftsjahr 2000 geltenden Steuerrecht wurden thesaurierte Gewinne zunächst mit einem Körperschaftsteuersatz von 40% zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuer besteuert. Hieraus ergab sich ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 42,2%. Bei Ausschüttung von in Deutschland erwirtschafteten Gewinnen an die Aktionäre wurde der Körperschaftsteuersatz auf 30% (zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuer von 30%) reduziert, indem der zuvor gezahlte, den effektiven Ausschüttungssteuersatz von 31,65% übersteigende Betrag erstattet wurde. Nach dem ab 1. Januar 2001 geltenden Steuerrecht wurde für die inländischen Konzerngesellschaften auf den 31. Dezember 2000 ein Körperschaftsteuerguthaben bzw. die nicht mit Körperschaftsteuer belasteten Teilbeträge des verwendbaren Eigenkapitals ermittelt.

Für einen Übergangszeitraum von 15 Jahren kann bei Ausschüttungen weiterhin ein Ertrag durch die Erstattung von nach altem Körperschaftsteuersystem entstandenen Körperschaftsteuerguthaben entstehen. Zum 31.12.2002 ist das Körperschaftsteuerguthaben der inländischen Konzerngesellschaften weitestgehend verbraucht.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand (-ertrag). Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands (-ertrags) wird der im Geschäftsjahr gültige Gesamtsteuersatz von 38,5% (2001: 38,5%; 2000: 51,5%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser Gesamtsteuersatz besteht aus einem Körperschaftsteuersatz von 25% (2001: 25%; 2000: 40%) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von jeweils 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuer, zuzüglich eines auf Basis dieses effektiven Körperschaftsteuersatzes ermittelten effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125% (2001: 12,125%; 2000: 9,3%).

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Erwarteter Steueraufwand (-ertrag)	2.336	(571)	2.305
Besteuerungsunterschied Ausland	(238)	96	(346)
Verkauf von Unternehmensanteilen (T-Systems ITS, TEMIC, Adtranz, debitel)	(1.012)	(191)	-
Abweichender Gewerbesteuersatz	(31)	(50)	(28)
Veränderung der Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei inländischen Gesellschaften	-	29	-
Steuerlich nicht ansetzbares Ergebnis aus at-equity-Beteiligungen	2	(25)	113
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	-	5	52
Sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abzugsfähige Aufwendungen	114	(76)	48
Auswirkung der Steuerreform in Deutschland	3	-	263
Herstellung der Ausschüttungsbelastung bei DC AG	(57)	-	(491)
Sonstiges	60	6	83
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	1.177	(777)	1.999

Die im Geschäftsjahr 2002 für das Geschäftsjahr 2001 ausbezahlte Dividende von € 1,00 je Aktie führte im Jahr 2002 zu einem Steuerertrag durch die Erstattung von nach altem Körperschaftsteuersystem entstandenen Körperschaftsteuerguthaben (Herstellung der Ausschüttungsbelastung). Der Steuerertrag aus der Herstellung der Ausschüttungsbelastung im Jahr 2000 resultierte aus der auf die Ausschüttung von € 2,35 je Aktie entfallenden Steuerentlastung in diesem Jahr.

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich aus Buchungsdifferenzen in den folgenden Bilanzpositionen:

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Sachanlagen	611	365
Finanzanlagen	2.132	2.135
Vermietete Gegenstände	956	689
Vorräte	709	697
Forderungen	663	1.369
Steuerliche Verlustvorräte und Steuergutschriften	3.002	3.078
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	3.424	3.682
Sonstige Rückstellungen	4.938	6.340
Verbindlichkeiten	1.733	1.331
Passive Rechnungsabgrenzung	1.138	944
Sonstige	120	423
	19.426	21.053
Wertberichtigungen	(241)	(145)
Aktive latente Steuern	19.185	20.908
Sachanlagen	(3.733)	(4.095)
Vermietete Gegenstände	(7.855)	(8.286)
Vorräte	(115)	(385)
Forderungen	(2.558)	(2.542)
Wertpapiere	(472)	(448)
Aktive Rechnungsabgrenzung	(388)	(482)
Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen	(1.497)	(4.794)
Sonstige Rückstellungen	(112)	(673)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	(399)	(514)
Verbindlichkeiten	(567)	(197)
Sonstige	(188)	(333)
Passive latente Steuern	(17.884)	(22.749)
Netto-Betrag der aktiven (passiven) latenten Steuern	1.301	(1.841)

Zum 31. Dezember 2002 bestehen gemäß US-GAAP im Konzern körperschaftsteuerliche und gewerbesteuerliche Verlustvorräte von € 5.234 (i. V. 4.668) Mio. sowie Steuergutschriften von € 1.788 (i. V. 1.552) Mio. Die im Konzern vorhandenen körperschaftsteuerlichen Verlustvorräte entfallen auf ausländische Gesellschaften sowie inländische Nicht-Organgesellschaften und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern erhöhten sich in der Bilanz um € 96 Mio. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich in Abhängigkeit von der Ertragslage zukünftiger Jahre ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Bei den derzeit noch nicht endgültig veranlagten Jahren wurde teilweise schon mit der steuerlichen Prüfung begonnen. Das Management ist der Meinung, dass im Konzern ausreichend Vorsorge für die eventuell anfallenden Steuerzahlungen dieser offenen Jahre getroffen wurde.

Nach Saldierungen werden die aktiven und passiven latenten Steuern wie folgt ausgewiesen:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2002		31. Dezember 2001	
	Summe	> 1 Jahr	Summe	> 1 Jahr
Aktive latente Steuern	3.613	1.714	3.010	425
Passive latente Steuern	(2.312)	(1.535)	(4.851)	(4.761)
Netto-Betrag aktive (passive) latente Steuern	1.301	179	(1.841)	(4.336)

Im Rahmen der latenten Steuern wurden ausländische Quellensteuern in Höhe von €288 (i. V. 371) Mio. passiviert, weil bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von €5.760 (i. V. 7.421) Mio. in den nächsten Jahren ausgeschüttet werden sollen. Der bei Ausschüttung zusätzlich anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von €111 (i. V. 143) Mio. wurde passiviert.

Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von €6.950 (i. V. 12.357) Mio. sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne permanent investiert bleiben sollen. Die Ermittlung der nicht angesetzten latenten Steuern wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

Unter Berücksichtigung der direkten Eigenkapitalbuchungen, des Steueraufwandes (-ertrages) im außerordentlichen Ergebnis sowie Anpassungen aus Erstanwendungen ergibt sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	1.177	(777)	1.999
Im außerordentlichen Ergebnis enthaltener Steueraufwand	-	-	324
Steuerertrag aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20	-	-	(53)
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile des übrigen Comprehensive Income	(2.699)	(507)	(338)
	(1.522)	(1.284)	1.932

Im Jahr 2002 entstanden bei den Tochtergesellschaften von MMC latente Steuererträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktiv latente Steuern. Steuererträge in Höhe von €175 Mio. wurden im DaimlerChrysler Konzernabschluss im Rahmen der Einbeziehung von MMC nach der Equity-Methode nicht ergebniswirksam behandelt, sondern neutral mit dem aus der Anwendung der Equity-Methode entstandenen Goodwill verrechnet.

10. Anpassungen aus Erstanwendungen

Geschäftswerte und andere immaterielle Vermögensgegenstände. Zum 1. Januar 2002 hat DaimlerChrysler die Vorschriften des SFAS 142 erstmalig angewandt. Aus der Erstanwendung waren in der Gewinn- und Verlustrechnung außerordentliche Abschreibungen in Höhe von €159 Mio. (€0,16 je Aktie) zu berücksichtigen, die auf Beteiligungen entfielen (im Wesentlichen EADS), die nach der Equity-Methode einbezogen wurden (vgl. Anmerkung 1).

Anteilsrechte an verbrieften Finanzaktiva: Erstanwendung des EITF 99-20. Zum 1. Juli 2000 hat DaimlerChrysler die Vorschriften des EITF 99-20 erstmalig angewandt. EITF 99-20 legt u. a. die Bilanzierung der Zinserträge und Wertberichtigungen bei zurückbehaltenen oder erworbenen Anteilsrechten an verbrieften Forderungen fest. Aus der erstmaligen Anwendung des EITF 99-20 entstand ein Aufwand in Höhe von €99 Mio. (nach Abzug des Steuerertrags in Höhe von €58 Mio.)

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte: Erstanwendung von SFAS 133 und SFAS 138. DaimlerChrysler hat SFAS 133 zum 1. Januar 2000 erstmals angewandt. Zum Zeitpunkt der Einführung ergab sich aus der Erstanwendung ein in der Gewinn- und Verlustrechnung zu berücksichtigender Ertrag in Höhe von €12 Mio. (nach Abzug des Steueraufwandes in Höhe von €5 Mio.) Darüber hinaus war im kumulierten übrigen Comprehensive Income ein Verlust in Höhe von €349 Mio. (nach Abzug des Steuerertrags in Höhe von €367 Mio.) zu berücksichtigen. Die erstmalige Anwendung von SFAS 138 hatte keinen Einfluss auf den Konzernabschluss.

11. Außerordentliches Ergebnis

Im Oktober 2000 veräußerte Adtranz für €153 Mio. den Geschäftsbereich Bahnfahrwegsysteme an Balfour Beatty. Aus dem Verkauf entstand ein außerordentlicher Ertrag nach Steuern in Höhe von €89 Mio. (nach Abzug des Steueraufwandes in Höhe von €52 Mio.)

Im Oktober 2000 bündelten DaimlerChrysler und die Deutsche Telekom ihre Aktivitäten auf dem Gebiet der Informationstechnologie im Rahmen eines Joint Venture. Entsprechend der am 27. März 2000 angekündigten Vereinbarung beteiligte sich die Deutsche Telekom im Zuge einer Kapitalerhöhung von rd. €4,6 Mrd. mit 50,1% an T-Systems ITS. Im Jahr 2000 entstand daraus ein außerordentlicher Ertrag in Höhe von €2.345 Mio. nach Steuern. Darüber hinaus wurde in den Vereinbarungen sowohl der Deutschen Telekom als auch DaimlerChrysler die Option eingeräumt, den 49,9%-Anteil an T-Systems ITS zu erwerben bzw. zu veräußern. Die Verkaufsoption von DaimlerChrysler wurde im Januar 2002 ausgeübt (vgl. Anmerkung 4). DaimlerChrysler bilanzierte seine Beteiligung an T-Systems ITS bis 28. Februar 2002 nach der Equity-Methode.

Im Juli 2000 erfolgte ein Tausch der Mehrheitsbeteiligung an der DaimlerChrysler Aerospace in Anteile an EADS sowie ein anschließender Börsengang der EADS. Die EADS ist weltweit auf den Gebieten Luftfahrt und Verteidigung tätig und wurde durch Zusammenschluss der Aerospatiale Matra S.A., der DaimlerChrysler Aerospace AG und der Construcciones Aeronauticas S.A. (»CASA«) errichtet. DaimlerChrysler bewertete die bei Errichtung erhaltenen Anteile an EADS zum Marktwert und verzeichnete einen außerordentlichen Ertrag in Höhe von €3.009 Mio. nach Steuern. Der Konzern bilanziert den 33%igen Anteil an EADS nach der Equity-Methode. DaimlerChrysler hat das Recht, alle Anteile an EADS an bestimmte französische Aktionäre zu veräußern. Diese Verkaufsoption kann ohne Frist in einer Pattsituation oder zu bestimmten Zeitpunkten nach drei Jahren ausgeübt werden. Der Preis wird auf Basis des durchschnittlichen Schlusskurses der EADS-Aktie in Euro während der letzten 30 Handelstage vor Ausübung der Option festgelegt.

Im Jahr 2000 hat Ballard Power Systems Inc., ein in der Entwicklung von Brennstoffzellen und damit verbundenen Antriebstechnologien tätiges Unternehmen, zusätzliche Aktien an Aktionäre ausgegeben. DaimlerChrysler hat an dieser Kapitalerhöhung nicht partizipiert und verminderte hierdurch seinen Anteil an Ballard. Aus der Verminderung der Beteiligungsquote resultierte ein außerordentlicher Ertrag in Höhe von €73 Mio.

Die Erträge aus den vorgenannten Transaktionen wurden in den Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für 2000 als außerordentliches Ergebnis dargestellt, da US-GAAP bei Veräußerung wesentlicher Vermögensgegenstände oder Beteiligungen innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren nach Vollzug eines nach der Pooling-of-Interests-Methode bilanzierten Unternehmenszusammenschlusses diesen gesonderten Ausweis fordert.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

12. Geschäftswerte

Zur Veränderung der Geschäftswerte verweisen wir auf die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens.

Im Zuge der erstmaligen Anwendung des SFAS 142 wurden auf Vertriebsrechten beruhende immaterielle Vermögensgegenstände mit einem Buchwert in Höhe von €44 Mio. aus den Geschäftswerten in die sonstigen immateriellen Vermögensgegenstände umgegliedert. Von den Zugängen bei den Geschäftswerten im Jahr 2002 entfielen €61 Mio. auf Erwerbe europäischer Händler, Zugänge von €71 Mio. betrafen weitere Erwerbe geringeren Umfangs. Im Zusammenhang mit einer Unternehmensveräußerung ergab sich im Segment Nutzfahrzeuge eine außerplanmäßige Geschäftswertabschreibung in Höhe von €40 Mio. (vgl. Anmerkung 4). Die restlichen Buchwertveränderungen bei den Geschäftswerten beruhten vorwiegend auf Wechselkursveränderungen.

Von den Geschäftswerten zum 31. Dezember 2002 entfallen auf die Segmente Mercedes Car Group (€104 Mio.), Chrysler Group (€1.165 Mio.), Nutzfahrzeuge (€696 Mio.), Dienstleistungen (€62 Mio.) und Übrige Aktivitäten (€44 Mio.).

Zum 31. Dezember 2002 waren alle Geschäftswerte einem Segment zugeordnet.

Im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Beteiligungen nach der Equity-Methode waren bei DaimlerChrysler zum 31. Dezember 2002 Geschäftswerte in Höhe von €845 Mio. zu verzeichnen (investor level goodwill). Diese Geschäftswerte sind nicht Gegenstand der von SFAS 142 geforderten Werthaltigkeitsuntersuchungen. Stattdessen ist weiterhin das gesamte Investment (einschließlich investor level goodwill) auf Werthaltigkeit zu untersuchen, sobald Anzeichen vorliegen, dass ein Absinken der Marktwerte unter die Buchwerte der Investments nicht nur vorübergehender Natur ist.

Angepasste Vorjahresinformationen

Bereinigt um Geschäftswertabschreibungen, einschließlich der im Beteiligungsergebnis berücksichtigten Abschreibungen auf im Rahmen der Bilanzierung nach der Equity-Methode entstandene Geschäftswerte (investor level goodwill) sowie der, aus dem at equity einbezogenen Abschluss der EADS selbst resultierenden Geschäftswertabschreibung (»investee level goodwill«), hätten sich Konzernergebnis und Ergebnis je Aktie der Geschäftsjahre 2001 und 2000 wie folgt ergeben:

	2001	2000
Konzernergebnis (in Mio. €):		
Berichtetes Konzernergebnis	(662)	7.894
Geschäftswertabschreibungen	236	297
Geschäftswertabschreibungen – investee level	168	93
Angepasstes Konzernergebnis	(258)	8.284
Ergebnis je Aktie (in €):		
Berichtetes Ergebnis je Aktie	(0,66)	7,87
Geschäftswertabschreibungen	0,24	0,30
Geschäftswertabschreibungen – investee level	0,16	0,09
Angepasstes Ergebnis je Aktie	(0,26)	8,26
Berichtetes Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	(0,66)	7,80
Geschäftswertabschreibungen	0,24	0,29
Geschäftswertabschreibungen – investee level	0,16	0,09
Angepasstes Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	(0,26)	8,18

13. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Zur Veränderung der Sonstigen immateriellen Anlagewerte verweisen wir auf die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens.

Die Sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten:

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.036	897
Kumulierte Abschreibungen	(634)	(542)
Buchwert	402	355
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.453	137
	2.855	492

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden »Sonstigen immateriellen Anlagewerte« beinhalten vorwiegend Software. Im Jahr 2002 waren Zugänge in Höhe von € 374 Mio. mit einer gewichteten durchschnittlichen Nutzungsdauer von 6 Jahren zu verzeichnen. Zum 1. Januar 2002 wurden Vertriebsrechte mit einem Buchwert in Höhe von € 44 Mio. aus den Geschäftswerten in die Sonstigen immateriellen Vermögensgegenstände umgegliedert. Die gesamten Abschreibungen betragen im Geschäftsjahr 2002 € 175 (2001: € 172; 2000: € 153) Mio.

Bezogen auf die Buchwerte der Sonstigen immateriellen Anlagewerte zum 31. Dezember 2002 beträgt der geschätzte Abschreibungsaufwand im Jahr 2003 € 138 Mio., im Jahr 2004 € 96 Mio., im Jahr 2005 € 59 Mio., im Jahr 2006 € 29 Mio. und im Jahr 2007 € 18 Mio.

Die Sonstigen immateriellen Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, stehen insbesondere im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen. Der Konzern führte im Zusammenhang mit der erforderlichen Bildung zusätzlicher Pensionsrückstellungen, insbesondere bei der Chrysler Group, im Jahr 2002 € 2,3 Mrd. den Sonstigen immateriellen Anlagewerte mit unbestimmter Nutzungsdauer zu (vgl. auch Anmerkung 25a).

14. Sachanlagen

Zur Veränderung der Sachanlagen verweisen wir auf die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt € 152 (i. V. 148) Mio., die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge (sog. »capital leases«) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Geschäftsjahres betragen € 15 (2001: 13; 2000: 188) Mio.

15. Vermietete Gegenstände

Die Veränderung der Vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen insgesamt € 27.361 (i. V. 35.015) Mio. auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren »operating-lease«-Verträgen sind zum 31. Dezember 2002 wie folgt fällig:

Angaben in Mio. €	
2003	6.669
2004	3.745
2005	2.217
2006	628
2007	204
danach	172
	13.635

16. Vorräte

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.900	2.251
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.693	3.038
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	11.567	11.904
Geleistete Anzahlungen	63	97
	16.223	17.290
Erhaltene Anzahlungen davon aus langfristigen Aufträgen € 127 (i. V. 110) Mio.	(581)	(536)
	15.642	16.754

Einige Tochterunternehmen in den USA wenden bei der Bewertung ihrer Vorräte das Lifo-Verfahren an (»last-in-first-out«). Bei Anwendung des Fifo-Verfahrens (»first-in-first-out«) hätten sich um € 724 (i. V. 1.102) Mio. höhere Vorräte ergeben. In den Geschäftsjahren 2002, 2001 und 2000 wurden Vorratsbestände reduziert. Dies führte auch zu einem Abbau von Vorratsbeständen, die nach der Lifo-Methode in vorangegangenen Perioden niedriger bewertet wurden. Aufgrund des Verbrauchs dieser Bestände verringerten sich die Umsatzkosten im Jahr 2002 um € 42 (2001: € 29; 2000: € 14) Mio.

17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.879	7.052
Noch nicht fakturierte Forderungen aus langfristigen Aufträgen, abzüglich erhaltener Anzahlungen	47	24
	6.926	7.076
Wertberichtigungen	(629)	(646)
	6.297	6.430

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen € 110 (i. V. 136) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

18. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Forderungen aus		
Absatzfinanzierung	41.386	38.882
Finanzierungsleasing	16.423	17.400
	57.809	56.282
Aktivierter Vertragsabschlusskosten	250	248
Erträge nachfolgender Geschäftsjahre	(5.590)	(6.833)
Nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände	1.178	1.417
	53.647	51.114
Wertberichtigungen	(1.559)	(1.602)
	52.088	49.512

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen €34.472 (i. V. 35.551) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Wertberichtigung auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen hat sich wie folgt entwickelt:

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Stand zum 1. Januar	1.602	890	599
Zuführung zu den Wertberichtigungen	1.004	1.446	755
Inanspruchnahme	(639)	(783)	(455)
Auflösung	(36)	(88)	(9)
Wechselkurseffekte und andere Korrekturen	(372)	137	-
Stand zum 31. Dezember	1.559	1.602	890

Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing sind durch den Bestand an Personenwagen und Nutzfahrzeugen gesichert. Zum 31. Dezember 2002 ergeben sich für die folgenden Jahre für die Forderungen die nachstehenden vertraglichen Fälligkeiten:

Angaben in Mio. €	
2003	19.810
2004	11.735
2005	9.549
2006	6.362
2007	3.377
danach	6.976
	57.809

Die tatsächlichen Zahlungseingänge werden sich aufgrund zukünftiger Verkäufe von Finanzforderungen, Vorauszahlungen und Ausbuchungen von den vertraglichen Laufzeiten unterscheiden.

19. Übrige Forderungen

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.118	1.250
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ¹	1.265	1.041
Zurückbehaltene Rechte an verkauften Forderungen sowie nachrangige Wertpapiere aus ABS-Maßnahmen	4.241	5.482
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	11.672	9.141
	18.296	16.914
Wertberichtigungen	(723)	(726)
	17.573	16.188

¹ Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, halten entweder an Konzernunternehmen eine Beteiligung oder Konzernunternehmen halten an ihnen eine Beteiligung.

Von den übrigen Forderungen weisen €3.847 (i. V. 2.584) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

20. Wertpapiere und Finanzanlagen

Die Zusammensetzung und Entwicklung der Finanzanlagen sind in der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens dargestellt. Die Wertpapiere des Umlaufvermögens setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Schuldtitel	1.871	2.314
Aktien	29	120
Anteile an Aktienfonds	84	91
Anteile an Rentenfonds	1.309	1.234
	3.293	3.759

Die Anschaffungskosten und Marktwerte der unter den »Wertpapieren« bzw. »Finanzanlagen« ausgewiesenen Schuldtitel und Wertpapiere mit Anteilsrechten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2002				31. Dezember 2001			
	Anschaffungskosten	Marktwert	Gewinn	unrealisierter Verlust	Anschaffungskosten	Marktwert	Gewinn	unrealisierter Verlust
Anlagebestand	3.085	3.086	19	18	3.327	3.295	34	66
Handelsbestand	202	207	6	1	460	464	6	2
Wertpapiere des Umlaufvermögens	3.287	3.293	25	19	3.787	3.759	40	68
Anlagebestand/Finanzanlagen	685	728	43	–	731	987	316	60
	3.972	4.021	68	19	4.518	4.746	356	128

Nach Wertpapierkategorien betragen die Anschaffungskosten, Marktwerte, unrealisierten Gewinne und Verluste:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2002				31. Dezember 2001			
	Anschaffungskosten	Marktwert	Gewinn	unrealisierter Verlust	Anschaffungskosten	Marktwert	Gewinn	unrealisierter Verlust
Aktien	695	733	44	6	819	1.083	333	69
Schuldtitel von Bund und Ländern	4	4	–	–	112	112	–	–
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften	13	14	1	–	27	27	–	–
Schuldtitel ausländischer Staaten	275	277	2	–	520	523	3	–
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	710	715	6	1	588	592	7	3
Anteile an Aktienfonds	94	84	–	10	96	91	–	5
Anteile an Rentenfonds	1.308	1.309	1	–	1.239	1.234	–	5
Dinglich gesicherte Schuldverschreibungen	323	330	8	1	247	253	7	1
Andere börsengängige Wertpapiere	348	348	–	–	410	367	–	43
Anlagebestand	3.770	3.814	62	18	4.058	4.282	350	126
Handelsbestand	202	207	6	1	460	464	6	2
	3.972	4.021	68	19	4.518	4.746	356	128

Die folgende Tabelle zeigt die Marktwerte des am Jahresende vorhandenen Bestandes an Schuldtiteln nach der vertraglichen Restlaufzeit. Die tatsächlichen Restlaufzeiten können im Einzelfall von den vereinbarten Restlaufzeiten abweichen, wenn Schuldner das Recht zusteht, ihre Verbindlichkeiten mit oder ohne Ablöseentschädigung zu kündigen oder vorzeitig zu tilgen.

Anlagebestand in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Fällig innerhalb von einem Jahr	2.011	1.477
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	493	1.007
Fällig zwischen 5 und 10 Jahren	228	422
Fällig nach mehr als 10 Jahren	265	202
	2.997	3.108

Die Erlöse aus dem Abgang von Wertpapieren des Anlagebestands betragen € 5.254 (2001: 3.402; 2000: 9.422) Mio. Die realisierten Gewinne beliefen sich auf € 157 (2001: 425; 2000: 275) Mio., während die realisierten Verluste € 23 (2001: 145; 2000: 140) Mio. betragen. Die Bewertung und Ermittlung der realisierten Gewinne und Verluste erfolgt bei DaimlerChrysler nach der tatsächlichen Verbrauchsfolge.

Wertpapiere mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten in Höhe von rd. € 4,6 (2001: 6,6) Mrd. sind unter den Zahlungsmitteln ausgewiesen und umfassen vor allem Kaufkontrakte, Schuldverschreibungen und Einlagezertifikate.

21. Liquide Mittel

Die unter verschiedenen Bilanzposten ausgewiesenen liquiden Mittel des Konzerns setzen sich zum Jahresende wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	31. Dezember		
	2002	2001	2000
Zahlungsmittel ¹			
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	9.100	10.715	7.082
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	30	31	45
Zahlungsmittel gesamt	9.130	10.746	7.127
Wertpapiere des Umlaufvermögens	3.293	3.759	5.378
Sonstige	5	20	5
	12.428	14.525	12.510

¹ Zahlungsmittel umfassen im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände sowie Schecks.

Folgende Auszahlungen sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Gezahlte Zinsen	3.615	4.616	5.629
Gezahlte Ertragsteuern (erhaltene Erstattungen)	(1.178)	(624)	775

22. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten setzen sich zusammen aus:

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Vorauszahlungen an Pensionsfonds	243	7.584
Andere aktive Rechnungsabgrenzungsposten	719	1.022
	962	8.606

Von den gesamten Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 352 (i. V. 7.632) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Aufgrund der Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen, gemessen am Anwartschaftsbarwert ohne künftige Gehaltssteigerungen, waren im Jahr 2002 geleistete Vorauszahlungen an Pensionsfonds in Höhe von € 7,6 Mrd. zu verrechnen (vgl. Anmerkungen 23 und 25a).

23. Eigenkapital

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Anzahl der am 31. Dezember 2002 von DaimlerChrysler ausgegebenen nennwertlosen Aktien betrug 1.012.803.493 (i. V. 1.003.271.998). Jede Aktie repräsentiert einen Anteil am gezeichneten Kapital in Höhe von € 2,60.

Eigene Anteile

Im Jahr 2002 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 1,1 (2001 und 2000: 1,4) Mio. DaimlerChrysler-Aktien erworben, von denen 1,1 (2001: 1,2; 2000: 1,4) Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden. Die im Jahr 2001 verbliebenen 0,2 Mio. Aktien wurden am Markt verkauft.

Genehmigtes und bedingtes Kapital

Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. April 2003 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um insgesamt bis zu rd. € 256 Mio. zu erhöhen und neue Aktien bis zu rund € 26 Mio. in Form von Belegschaftsaktien auszugeben.

DaimlerChrysler ist ermächtigt, bis zum 18. April 2005 Wandelschuldverschreibungen bzw. Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu € 15 Mrd. und einer Laufzeit von bis zu 20 Jahren zu begeben. Diese Schuldverschreibungen können dem Inhaber Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu € 300 Mio. einräumen. Darüber hinaus ist DaimlerChrysler berechtigt, im Rahmen des DaimlerChrysler-Aktienoptionsplans bis zum 18. April 2005 Bezugsrechte auf bis zu 96 Mio. neue Aktien (dies entspricht einem Anteil am gezeichneten Kapital von rd. € 250 Mio.) zu gewähren.

Im Geschäftsjahr 2002 sind durch Ausübung von Optionsrechten aus dem Stock-Option-Plan 1996 7.035 neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben worden.

DaimlerChrysler ist zudem ermächtigt, bis zum 10. Oktober 2003 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien bis zu einem Anteil am gezeichneten Kapital von höchstens € 260 Mio. – das sind ca. 10% des derzeitigen gezeichneten Kapitals – zu erwerben.

Options- und Wandelanleihen

Im Juni 1997 begab DaimlerChrysler eine Pflichtwandelanleihe mit einer Laufzeit bis zum 14. Juni 2002 und einer Verzinsung von 5,75% zu einem Bezugskurs von € 66,83 je Anleihe. Die Pflichtwandelanleihe in Höhe von nominal € 508 Mio. repräsentierte bei Ausgabe 7.600.000 Teilschuldverschreibungen, die bis zum 4. Juni 2002 in je 0,86631 junge Aktien gewandelt werden konnten. Dieses Verhältnis konnte nach den Vertragsbedingungen angeglichen werden. Im Jahr 2002 wurden aufgrund von Wandlungen 17.927 (2001: 87; 2000: 92) neue

DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben. Am 14. Juni 2002, dem Stichtag der Pflichtwandlung, wurden 7.572.881 Teilschuldverschreibungen in 9.506.483 neue Aktien der DaimlerChrysler AG pflichtgewandelt. Der Wandlungspreis in Höhe von €52,72 wurde am 8. Juni 2002 auf Grundlage des Durchschnittes der Schlussauktionskurse im Xetra-Handel der DaimlerChrysler-Aktie im Zeitraum vom 13. Mai 2002 bis 7. Juni 2002 ermittelt. Da dieser Wandlungspreis unter dem angepassten Geringsten Wandlungspreis von €53,19 liegt, wurde zur Berechnung der zustehenden Aktien der Geringste Wandlungspreis herangezogen. Demnach erhielten die Inhaber jeder Teilschuldverschreibung 1,25643 Aktien der DaimlerChrysler AG je Teilschuldverschreibung. Die nach Aggregation verbliebenen Bruchteile wurden zum Wandlungspreis von €52,72 in Geld ausgeglichen. Die Ausgleichszahlungen betragen insgesamt €0,4 Mio.

Im Jahr 1996 begab die DaimlerChrysler Luxembourg Capital S.A., ein Tochterunternehmen, an dem DaimlerChrysler sämtliche Anteile hält, eine mit 4,125% verzinsliche Optionsanleihe (Laufzeit bis zum 5. Juli 2003) in Höhe von €613 Mio. (im Nennwert von €511 je Stück). Die Anleihe berechtigt die Inhaber zum Bezug von insgesamt 12.366.324 Aktien (davon 7.728.048 junge Aktien, die €383 Mio. der Optionsanleihe repräsentieren) der DaimlerChrysler AG. Gemäß der Anleihebedingungen beträgt der Optionspreis pro Aktie bei Inzahlungsgabe €42,67 bzw. bei Zahlung in Geld €44,49. Im Geschäftsjahr 2002 wurden durch die Ausübung von Optionsrechten 50 (2001: -; 2000: 10.416) neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben.

Comprehensive Income

Die Bestandteile des übrigen Comprehensive Income haben sich wie folgt entwickelt:

Angaben in Mio. €	2002			2001			2000		
	vor Steuern	Steuereffekt	Netto	vor Steuern	Steuereffekt	Netto	vor Steuern	Steuereffekt	Netto
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus der Marktbewertung von Wertpapieren (einschl. zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen):									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	122	(77)	45	(129)	149	20	(250)	46	(204)
Realisierte (Gewinne) Verluste	(223)	43	(180)	(46)	(111)	(157)	61	(6)	55
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Wertpapieren, gesamt	(101)	(34)	(135)	(175)	38	(137)	(189)	40	(149)
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten zur Absicherung von Zahlungsströmen:									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	2.417	(952)	1.465	(708)	257	(451)	(1.932)	978	(954)
Realisierte (Gewinne) Verluste	(111)	48	(63)	829	(307)	522	1.113	(567)	546
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus Derivaten, gesamt	2.306	(904)	1.402	121	(50)	71	(819)	411	(408)
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	(3.170)	(80)	(3.250)	598	(33)	565	1.474	(111)	1.363
Anpassung der Pensionsverpflichtungen	(10.006)	3.717	(6.289)	(1.436)	552	(884)	8	(2)	6
Veränderung des übrigen Comprehensive Income (Loss)	(10.971)	2.699	(8.272)	(892)	507	(385)	474	338	812

Sonstiges

Die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH, einer Tochtergesellschaft der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG, haben das Recht, ihre Anteile an Dornier jederzeit gegen eine Barabfindung anzudienen oder gegen Aktien der DaimlerChrysler AG bzw. Aktien der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft, einer Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, umzutauschen. Einige Dornier Minderheitsgesellschafter haben im Jahr 2001 dieses Recht ausgeübt. Im Jahr 2002 hat ein weiterer Minderheitsgesellschafter teilweise sein Recht ausgeübt, seine Anteile an Dornier an die DaimlerChrysler AG zu übertragen.

Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG ausgewiesenen Bilanzgewinn gemäß HGB. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2002 der DaimlerChrysler AG eine Dividende von € 1.519 Mio. (€ 1,50 je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

Aufgrund der Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen, gemessen am Anwartschaftsbarwert ohne künftige Gehaltssteigerungen, war im Jahr 2002 eine erfolgsneutrale Anpassung über das übrige Comprehensive Income in Höhe von € 6,3 Mrd. erforderlich (vgl. Anmerkungen 22 und 25a).

24. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2002 über zwei Stock-Option-Pläne, verschiedene sog. Stock Appreciation Rights (»SAR«)-Pläne, sowie zielabhängige Medium Term Incentive Awards, die gemäß APB 25 bilanziert werden.

Stock-Option-Pläne

Im April 2000 hat die Hauptversammlung dem DaimlerChrysler Stock-Option-Plan 2000 zugestimmt. Dieser Plan sieht vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock-Options zum Bezug von DaimlerChrysler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieses Plans gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je DaimlerChrysler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der DaimlerChrysler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags.

Die Basisdaten der seit der Verabschiedung ausgegebenen Optionen (in Millionen) lauten wie folgt:

Option gewährt in	Referenzpreis	Ausübungspreis	Anzahl der Optionen	Bestehende Optionen 31. Dezember 2002	Ausübbar Optionen
2000	€62,30	€74,76	15,2	15,0	7,5
2001	€55,80	€66,96	18,7	18,2	–
2002	€42,93	€51,52	20,0	19,8	–

Im Mai 2000 wurde von einigen Aktionären eine Anfechtungsklage gegen die am 19. April 2000 erteilte Zustimmung der Hauptversammlung zu diesem Plan erhoben. Im Oktober 2000 hat das Landgericht Stuttgart die Klage in erster Instanz abgewiesen. Die hiergegen eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht Stuttgart im Juni 2001 ebenfalls zurückgewiesen. Die Aktionäre haben daraufhin im Juli 2001 gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Stuttgart Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt. Der Bundesgerichtshof hat im März 2002 entschieden, die Revision nicht zuzulassen. Im April 2002 wurde gegen diese Entscheidung Verfassungsbeschwerde eingelegt. Die Rechtmäßigkeit und Bestandskraft des von der Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG im April 2000 verabschiedeten Stock-Option-Plans 2000 wurde von den obengenannten Gerichten bestätigt. Er verbleibt insoweit bis zu einer anderweitigen Gerichtsentscheidung gültig.

Mit Zustimmung der Hauptversammlung hatte DaimlerChrysler die Stock-Option-Pläne 1998, 1997 und 1996 eingeführt (frühere Daimler-Benz-Pläne). Die Pläne räumten bestimmten Mitgliedern des oberen Managements das Recht ein, im Zusammenhang mit der Zeichnung einer Wandelschuldverschreibung Optionen auf Aktien der DaimlerChrysler AG zu erwerben. Den nach diesen Plänen gewährten Wandlungsrechten lagen nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen von nominal je € 511 mit einer Laufzeit von zehn Jahren zugrunde. Jede Wandelschuldverschreibung berechnete sich nach einer Wartezeit von 24 Monaten (bei in 1998 und 1997 gewährten Optionen) den Inhaber jedes Jahr innerhalb bestimmter Zeiträume zum Umtausch in 201 Aktien. Voraussetzung war, dass der Kurs der Aktie bei Wandlung mindestens um 15% über dem festgelegten Wandlungspreis liegt. Die Eckdaten dieser Pläne waren wie folgt (Anzahl der Optionen in Millionen):

Wandelschuldverschreibung gewährt in	Nominalverzinsung	Wandlungspreis	Anzahl der Rechte	Bestehende Rechte 31.12.2002	Wandelbare Rechte 31.12.2002
1996	5,9%	€42,62	0,9	–	–
1997	5,3%	€65,90	7,4	6,0	–
1998	4,4%	€92,30	8,2	6,6	–

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt. Alle Konditionen und Bedingungen der neuen SARs entsprechen denen der umgewandelten Optionen mit der Ausnahme, dass der Inhaber eines SARs bei Ausübung statt Aktien eine Barzahlung in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen Börsenkurs und Ausübungspreis erhält.

Entwicklung der ausgegebenen Stock-Options:

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2002 Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2001 Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2001 Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	33,6	70,43	15,3	74,65	0,1	42,62
Gewährte Optionen	20,0	51,52	18,7	66,96	15,2	74,76
Gewährte Wandelschuldverschreibungen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Verfallen	(0,5)	61,29	(0,4)	70,08	-	-
Rückzahlungen	-	-	-	-	-	-
Umwandlung in SARs	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	53,1	63,40	33,6	70,43	15,3	74,65
Ausübbar am Jahresende	7,6	74,56	0,1	42,62	0,1	42,62

Im Jahr 2002 ist im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen ein Aufwand in Höhe von €57 Mio. (2001: €19 Mio.; 2000: €13 Mio.) berücksichtigt worden.

Stock Appreciation Rights-Pläne

In 1999 hat DaimlerChrysler einen Stock Appreciation Rights-Plan (»SAR-Plan 1999«) eingeführt, der den Begünstigten das Recht einräumt, ab dem Zeitpunkt der Gewährung in Form einer Barzahlung am Kursanstieg der DaimlerChrysler-Aktie zu partizipieren. Die unter dem SAR-Plan 1999 gewährten Rechte werden je zur Hälfte nach zwei bzw. drei Jahren ausübbar. Nicht ausgeübte Rechte verfallen nach Ablauf von zehn Jahren. Der Ausübungspreis eines SARs entspricht dem Börsenkurs einer DaimlerChrysler-Aktie am Tag der Gewährung. Am 24. Februar 1999 gewährte der Konzern 11,4 Mio. SARs zu einem Ausübungspreis von €89,70, von denen zum 31.12.2002 10,7 Millionen SARs noch bestehen und ausübbar sind.

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler – wie weiter oben beschrieben – alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt.

Im Rahmen des Vollzugs des Unternehmenszusammenschlusses von Daimler-Benz und Chrysler hat der Konzern im Jahr 1998 einen Stock Appreciation Rights-Plan eingeführt, auf dessen Basis 22,3 Mio. SARs mit einem Ausübungspreis von \$75,56 je Stück ausgegeben wurden, von denen zum 31.12.2002 17,0 Millionen SARs noch bestehen und ausübbar sind. Die erstmalige Gewährung der SARs ersetzte Chryslers fixe Stock-Option-Pläne, da diese bei Vollendung des Unternehmenszusammenschlusses in DaimlerChrysler-Aktien umgewandelt wurden. SARs, die als Ersatz für zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses ausübbar Aktienoptionen gewährt wurden, waren sofort einlösbar. Auf zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses noch nicht ausübbar Aktienoptionen beruhende SARs wurden in zwei Teilbeträgen einlösbar: 50% nach einem halben Jahr und 50% nach einem Jahr nach Unternehmenszusammenschluss.

Die SAR-Pläne des Konzerns haben sich in den Jahren 2002, 2001 und 2000 wie folgt entwickelt:

	Anzahl der SARs Mio. Stück	2002 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der SARs Mio. Stück	2001 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der SARs Mio. Stück	2000 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	42,5	84,75	44,5	82,87	45,8	80,25
Gewährt	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Verfallen	(2,2)	78,31	(2,0)	85,93	(1,3)	78,52
Noch bestehend am Jahresende	40,3	79,13	42,5	84,75	44,5	82,87
Ausübbar am Jahresende	40,3	79,13	42,5	84,75	33,6	80,63

Der aus den SARs resultierende Aufwand bzw. Ertrag (Stornierung von Aufwendungen aus Vorperioden) wird auf Grundlage der Kursveränderungen der DaimlerChrysler-Aktie bestimmt. In den Jahren 2002 und 2000 ist ein Ertrag in Höhe von €9 Mio. bzw. €58 Mio. entstanden. Im Jahr 2001 ergab sich keine Auswirkung auf die Gewinn- und Verlustrechnung.

Medium Term Incentive Awards

DaimlerChrysler gewährt bezugsberechtigten Mitarbeitern Medium Term Incentives mit einem Zielerreichungszeitraum von drei Jahren, die u.a. an der Kursentwicklung der DaimlerChrysler-Aktie orientiert sind. Am Ende des Zielerreichungszeitraums ist die in Geld auszubehaltende Vergütung insbesondere vom Grad der Zielerreichung sowie dem Kurs der DaimlerChrysler-Aktie abhängig. Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet sind. Im Jahr 2002 hat der Konzern 1,2 Mio. Medium Term Incentives gewährt (2001: 0,9 Mio.; 2000: 0,7 Mio.).

Für das Jahr 2002 ist ein Aufwand in Höhe von €20 Mio. in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt worden (2001: €17 Mio.; 2000: €14 Mio.).

Fair Value Information

Wenn die Bilanzierung gemäß SFAS 123, »Accounting for Stock Based Compensation«, erfolgen würde, käme bei der Bewertung der Stock-Options der Zeitwert (Fair Value) zur Anwendung.

Der Zeitwert der von DaimlerChrysler in 2002, 2001 und 2000 ausgegebenen Stock-Options wurde zum Gewährungszeitpunkt auf Basis eines die Ausgabekonditionen berücksichtigenden modifizierten Black-Scholes Optionspreismodells kalkuliert. Die bei der Ermittlung des Zeitwerts eingeflossenen Prämissen sowie der darauf basierende Gesamtwert (in Millionen €) waren wie folgt:

	2002	2001	2000
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	2,0%	4,6%	3,8%
Erwartete Volatilität	30%	33%	25%
Risikofreier Anlagezinssatz	4,2%	4,2%	4,8%
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	3	3	3
Zeitwert je Wandlungsrecht	€18,70	€12,15	€9,50
Gesamtwert je Programm	374,0	227,2	144,4

25. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2002 davon > 1 Jahr		31. Dezember 2001 davon > 1 Jahr	
	Gesamt	> 1 Jahr	Gesamt	> 1 Jahr
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 25a)	15.909	14.658	12.647	11.650
Steuern	3.621	1.602	2.393	651
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 25b)	24.182	9.876	27.154	10.104
	43.712	26.136	42.194	22.405

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	7.393	2.612
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	8.167	9.442
Übrige Pensionsverpflichtungen	349	593
	15.909	12.647

Aufgrund der Unterdeckung der Pensionsverpflichtungen, gemessen am Anwartschaftsbarwert ohne künftige Gehaltssteigerungen, hat DaimlerChrysler im Jahr 2002 zusätzliche Pensionsrückstellungen in Höhe von €4,7 Mrd. gebildet. Hier von waren €2,3 Mrd. in den immateriellen Vermögensgegenständen (vgl. Anmerkung 13) und €2,4 Mrd. im übrigen Comprehensive Income (vgl. Anmerkung 23) zu berücksichtigen.

DaimlerChrysler führte im Jahr 2001 Turnaround-Pläne bei Freightliner (vgl. Anmerkung 5) und der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7) ein, die u. a. einen Abbau der Belegschaft vorsehen. Die Auswirkungen aus den Abfindungen auf die Pensionsverpflichtungen, die aufgrund der Turnaround-Pläne resultierten, sind in den nachfolgenden Angaben berücksichtigt.

Pensionspläne

Bei DaimlerChrysler haben im Wesentlichen alle Arbeiter und Angestellten Pensionszusagen. Für die Pensionspläne bilden die geleisteten Dienstjahre die Grundlage. Die nach den Pensionsplänen vorgesehenen Zahlungen können sowohl auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten fünf Jahre bezogenen Gehalt als auch auf fixen Beträgen beruhen, die wiederum vom erreichten Gehaltsniveau und der eingenommenen Position im Unternehmen abhängen.

Zum 31. Dezember 2002 war das Fondsvermögen in verschiedenartigen Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Darin waren 14.855 Anteile am gezeichneten Kapital von DaimlerChrysler aus einem kanadischen Plan mit einem Marktwert von €0,4 Mio. enthalten. Das Vermögen und die Erträge der Pensionsfonds und der Unterstützungskassen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pensionspläne vorgesehen.

Die folgenden Informationen über die Pensionspläne von DaimlerChrysler sind unterteilt in inländische Pensionspläne sowie in ausländische Pensionspläne, die hauptsächlich Pensionspläne in den USA betreffen.

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2002 Inländische Pensions- pläne	31. Dezember 2002 Ausländische Pensions- pläne	31. Dezember 2001 Inländische Pensions- pläne	31. Dezember 2001 Ausländische Pensions- pläne
Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts:				
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	10.483	24.139	9.579	21.878
Kursdifferenzen	-	(3.829)	-	1.026
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	226	384	198	404
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	629	1.622	612	1.696
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	(1)	16	1	109
Versicherungsmathematische Verluste	45	1.199	613	563
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	-	-	(179)	(765)
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	63	37	140	25
Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	2	292	2	964
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungspflichten (Fonds)	(506)	(1.852)	(483)	(1.761)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	10.941	22.008	10.483	24.139
Veränderungen des Fondsvermögens:				
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	7.503	24.125	7.908	25.962
Kursdifferenzen	-	(3.465)	-	1.199
Tatsächliche Erträge (Verluste) des Fondsvermögens	(1.101)	(1.756)	(720)	(1.309)
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	807	621	713	843
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	-	21	-	25
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	-	-	-	(865)
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	-	36	-	17
Pensionszahlungen der Fonds	(420)	(1.827)	(398)	(1.747)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	6.789	17.755	7.503	24.125

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu den in der Bilanz enthaltenen Beträgen dargestellt:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2002		31. Dezember 2001	
	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Finanzierungsstatus ¹	4.152	4.253	2.980	14
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	(3.837)	(8.762)	(2.168)	(4.112)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(6)	(2.507)	(5)	(3.261)
Noch nicht berücksichtigte Aufwendungen aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	-	(11)	-	(24)
Bilanzbetrag (Saldo)	309	(7.027)	807	(7.383)
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:				
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	-	(243)	-	(7.584)
Pensionsrückstellungen	3.484	3.909	2.164	448
Immaterielle Vermögensgegenstände	-	(2.453)	-	(137)
Übriges Comprehensive Income	(3.175)	(8.240)	(1.357)	(110)
Bilanzbetrag (Saldo)	309	(7.027)	807	(7.383)

¹ Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die Bewertung der Pensionspläne erfolgt grundsätzlich auf Basis des 31. Dezember. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung, für die Gehaltssteigerungen sowie für die langfristige Verzinsung des

Fondsvermögens variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde. In den wesentlichen Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Angaben in %	Inländische Pensionspläne			Ausländische Pensionspläne		
	2002	2001	2000	2002	2001	2000
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren						
Abzinsungsfaktor	5,8	6,0	6,5	6,7	7,4	7,7
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens (zu Jahresbeginn)	7,9	7,9	7,9	10,1	10,1	10,2
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,0	3,0	3,0	5,4	5,4	5,5

Die erwartete Rendite aus dem Fondsvermögen des Jahres 2003 beträgt 7,5% für deutsche Pensionspläne und 8,5% für ausländische Pensionspläne (im Wesentlichen US-Pensionspläne).

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich für die Jahre 2002, 2001 und 2000 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2002		2001		2000	
	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	226	384	198	404	242	433
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	629	1.622	612	1.696	696	1.570
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(595)	(2.692)	(649)	(2.750)	(625)	(2.487)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten (Gewinnen)	74	3	-	(11)	3	(18)
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	-	291	-	356	1	371
Tilgung des Übergangssaldos aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	-	1	-	148	-	146
Übrige Pensionsaufwendungen	-	-	-	-	1	(6)
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	334	(391)	161	(157)	318	9
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	1	208	1	625	-	-
Netto-Pensionsaufwendungen	335	(183)	162	468	318	9

Für die Pensionspläne, bei denen der Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen das zu Zeitwerten bewertete Fondsvermögen übersteigt, ergeben sich für den Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen und das Fondsvermögen folgende Werte:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2002	31. Dezember 2001	31. Dezember 2000
Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerung	31.206	10.224	1.697
Fondsvermögen	23.882	7.934	343

Andere Versorgungsleistungen

Einige Tochtergesellschaften in den USA und Kanada gewähren ihren Mitarbeitern Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Die Mitarbeiter können nach ihrem Ausscheiden bei DaimlerChrysler auf Dauer diese Leistungen erhalten. Die Leistungen und die Ansprüche darauf können aber regelmäßig modifiziert werden.

Zum 31. Dezember 2002 war das Fondsvermögen in verschiedenartige Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden.

Die folgenden Informationen betreffen die Pläne der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen des Konzerns.

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Veränderung des Anwartschaftsbarwertes:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	15.095	12.857
Kursdifferenzen	(2.454)	652
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	262	257
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	1.062	1.033
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgung	(90)	(18)
Versicherungsmathematische Verluste	2.863	941
Auswirkungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	59	186
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	7	(13)
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(871)	(800)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	15.933	15.095
Veränderung des Fondsvermögens:		
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	2.982	2.995
Kursdifferenzen	(447)	167
Tatsächliche Verluste der Fondsvermögen	(294)	(181)
Zuwendungen durch die Arbeitgeber und Arbeitnehmer	1	9
Pensionszahlungen des Fonds	(10)	(8)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	2.232	2.982

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu dem in den Pensionsrückstellungen enthaltenen Betrag für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen dargestellt:

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Finanzierungsstatus ¹	13.701	12.113
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	(4.979)	(1.828)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(555)	(843)
Bilanzbetrag	8.167	9.442

¹ Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die zur Berechnung der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung, für die Gehaltssteigerungen sowie für die langfristige Verzinsung des Fondsvermögens variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Plan aufgestellt wurde. Es wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Angaben in %	2002	2001	2000
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31.12.:			
Abzinsungsfaktor	6,8	7,4	7,7
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens (Jahresbeginn)	10,5	10,5	10,4
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden (oder Basis-) Jahr	10,0	6,9	7,5
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten ab dem Jahr 2008	5,0	5,0	5,0

Die erwartete Rendite aus dem Fondsvermögen des Jahres 2003 beträgt 8,5%.

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für die Jahre 2002, 2001 und 2000 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	262	257	208
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	1.062	1.033	873
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(345)	(346)	(308)
Tilgung von versicherungsmathematischen (Gewinnen) Verlusten	38	(7)	5
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	76	82	54
Übrige Pensionsaufwendungen	-	-	(2)
Laufende Netto-Aufwendungen	1.093	1.019	830
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	26	154	-
Netto-Aufwendungen	1.119	1.173	830

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen, wenn sich die angenommene Steigerungsrate für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen um 1% erhöht bzw. vermindert:

Angaben in Mio. €	1%-Steigerung	1%-Verminderung
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	178	(144)
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	1.811	(1.525)

Vorausbezahlte Versorgungsleistungen

Im Jahr 1996 hat DaimlerChrysler die Voluntary Employees' Beneficiary Association (»VEBA«)-Trust gegründet, die Vorsorgeleistungen erfüllt, die nicht die betriebliche Altersversorgung betreffen. Das Vermögen des VEBA-Trust betrug per 31. Dezember 2002 € 2.833 (i. V. € 3.648) Mio., von dem Beträge im Jahr 2002 von € 2.140 Mio. und im Jahr 2001 von € 2.848 Mio. dem Fondsvermögen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen zugeordnet wurden. In den Jahren 2002, 2001 und 2000 sind keine Zuwendungen an den VEBA-Trust geleistet worden.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen hauptsächlich auf:

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	9.120	9.213
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	507	549
Restrukturierung	758	1.190
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	2.286	2.386
Verkaufsaufwendungen	4.813	4.395
Andere	6.698	9.421
	24.182	27.154

Die Rückstellungen für Restrukturierung umfassen Abfindungszahlungen an Beschäftigte sowie Aufwendungen, die in direktem Zusammenhang mit der Redimensionierung von Kapazitäten stehen.

Angaben in Mio. €	Abfindungs- zahlungen	Schließungs- kosten	Gesamt
Stand zum 1. Januar 2000	407	188	595
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(229)	(56)	(285)
Auflösungen	(43)	(34)	(77)
Zuführungen	16	11	27
Stand zum 31. Dezember 2000	151	109	260
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(947)	(275)	(1.222)
Auflösungen	(135)	(144)	(279)
Zuführungen	1.504	927	2.431
Stand zum 31. Dezember 2001	573	617	1.190
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(461)	(358)	(819)
Auflösungen	(57)	(39)	(96)
Zuführungen	323	160	483
Stand zum 31. Dezember 2002	378	380	758

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind im Konzern im Jahr 2002 vor allem bei der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7) und bei Nutzfahrzeuge, im Jahr 2001 bei der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7) und bei Freightliner (vgl. Anmerkung 5) und im Jahr 2000 bei der Mercedes Car Group und Nutzfahrzeuge Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von € 323 (2001: 1.504; 2000: 16) Mio. gebildet worden. Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind ca. 11.500 (2001: 17.700; 2000: 2.600) Beschäftigte ausgeschieden. Dies hatte Abfindungszahlungen von € 431 (2001: 269; 2000: 135) Mio. zur Folge, von denen € 359 (2001: 227; 2000: 120) Mio. durch die Inanspruchnahme von vorhandenen Rückstellungen gedeckt waren. Am 31. Dezember 2002 sind für den Abbau von ca. 7.100 Beschäftigten entsprechende Rückstellungen vorhanden.

Die Schließungskosten resultierten im Jahr 2002 aus dem Turnaround-Plan bei der Chrysler Group. Die Schließungskosten im Jahr 2001 sind vor allem auf die Turnaround-Pläne bei der Chrysler Group und bei Freightliner zurückzuführen. Im Jahr 2000 ergaben sich Schließungskosten vor allem aus Restrukturierungsmaßnahmen im Segment Übrige Aktivitäten.

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von vertraglich vereinbarten Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren (vgl. Anmerkung 31). Darüber hinaus sind in der Rückstellung für Produktgarantien auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen enthalten. Die Veränderung der

Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	
Stand zum 1. Januar 2002	9.059
Wechselkursveränderungen	(1.057)
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(4.384)
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die im Jahr 2002 gewährt wurden	5.423
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(27)
Stand zum 31. Dezember 2002	9.014

26. Finanzverbindlichkeiten

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Anleihen	12.971	17.726
Schuldverschreibungen	9.494	7.480
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.593	7.183
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	339	361
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	768	-
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	29	86
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien	1.134	1.106
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres)	30.328	33.942
Fälligkeiten		
Anleihen		
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 11.492 (i.V. 10.712) Mio.	2004-2097	38.887
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 1.911 (i.V. 2.702) Mio.	2004-2020	8.465
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: €- (i.V. -) Mio.		62
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten		
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 28 (i.V. 66) Mio.		193
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien		
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 249 (i.V. 209) Mio.		1.177
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	48.784	56.966
	79.112	90.908

Im Jahr 2002 betragen die gewogenen Durchschnittszinssätze bei Anleihen 6,3%, bei Schuldverschreibungen 2,6% und bei Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 5,3%.

Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf € und \$ lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Sicherungshypotheken, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von € 1.754 (i. V. 1.804) Mio. gesichert.

Die Finanzverbindlichkeiten (Nominalbeträge) werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

Angaben in Mio. €	2003	2004	2005	2006	2007	danach
Finanzverbindlichkeiten	30.204	12.285	9.643	9.058	3.259	13.016

Zum 31. Dezember 2002 sind kurzfristige Kreditfazilitäten in Höhe von € 11.026 (i. V. 5.796) Mio. und langfristige Kreditfazilitäten in Höhe von € 10.597 (i. V. 20.322) Mio. ungenutzt. Die Kreditfazilitäten beinhalten eine revolvingende Kreditlinie eines Konsortiums internationaler Banken im Umfang von \$ 18 Mrd. Diese Kreditvereinbarung erstreckt sich auf eine revolvingende Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, bis zum Jahr 2006 bis zu \$ 5 Mrd. oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Sie umfasst weiter eine revolvingende Kreditfazilität, die der DaimlerChrysler North America Holding Corporation, einem 100%-Tochterunternehmen, die Aufnahme von bis zu \$ 6 Mrd. bis zum Jahr 2004 erlaubt. Zudem beinhaltet die Kreditvereinbarung eine revolvingende Working Capital-Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, im Jahr 2003 bis zu \$ 7 Mrd. oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Ein Teil der \$ 18 Mrd. Fazilität dient als Absicherung für Commercial Paper-Ziehungen.

27. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Angaben in Mio. €	Gesamt	31. Dezember 2002		Gesamt	31. Dezember 2001	
		davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre		davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.342	1	1	14.157	12	1

28. Übrige Verbindlichkeiten

Angaben in Mio. €	Gesamt	31. Dezember 2002		Gesamt	31. Dezember 2001	
		davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre		davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	338	–	–	416	–	–
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	161	3	–	293	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	8.344	708	151	9.553	828	232
	8.843	711	151	10.262	828	232

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind in Höhe von € 827 (i. V. 620) Mio. Steuern und in Höhe von € 782 (i. V. 877) Mio. Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

29. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Von den gesamten passiven Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 1.989 (i. V. 1.911) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Sonstige Erläuterungen

30. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

Vor kurzem wurden drei Klagen gegen die DaimlerChrysler AG bzw. einige ihrer Beteiligungsgesellschaften eingereicht, in denen Ansprüche geltend gemacht werden, die auf die Apartheidspraxis in Südafrika vor 1994 zurückgehen. Im einzelnen wurde am 27. September 2002 beim US-Bezirksgericht für den Südlichen Bezirk von New York eine mutmaßliche Sammelklage unter der Bezeichnung Digwamaje v. Bank of America, No. 02-CV-6218 (RCC) (S.D.N.Y.) eingereicht, die sich auf Ansprüche aus den Jahren 1952 bis 1994 bezieht und in der 84 US-amerikanische, europäische und japanische Unternehmen, darunter auch die DaimlerChrysler AG, als Beklagte benannt werden. Am 11. November 2002 haben 91 Einzelpersonen beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von New York eine Klage unter der Bezeichnung Khulumani v. Barclays National Bank Ltd., Civ. A. No. 02-5952 (E.D.N.Y.) gegen 22 US-amerikanische, europäische und japanische Unternehmen einschließlich der DaimlerChrysler AG und Daimler-Benz Industrie eingereicht. Diese Klage betrifft den Zeitraum von 1960 bis 1993. Am 19. November 2002 wurde eine weitere mutmaßliche Sammelklage, Ntsebeza v. Holcim Ltd., No. 02-74604 (RWS) (E.D. Mich.), beim US-Bezirksgericht für den östlichen Bezirk von Michigan eingereicht, in der vier US-amerikanische und europäische Unternehmen, einschließlich DaimlerChrysler Corporation, als Beklagte benannt und Ansprüche aus den Jahren 1948 bis 1993 geltend gemacht werden. Alle drei Klagen behaupten im Wesentlichen, den beklagten Unternehmen seien Menschenrechtsverletzungen und andere Missbräuche des südafrikanischen Apartheidregimes bekannt gewesen bzw. sie seien daran beteiligt gewesen; sie hätten mit der Apartheidregierung während dieser Zeit zusammengearbeitet und sie hätten von dieser Zusammenarbeit profitiert. Die Kläger machen eine Reihe von Ansprüchen geltend, darunter verbotene Absprache (conspiracy), Unterstützung des Apartheidregimes und Beihilfe, Verletzungen des sogenannten RICO-Gesetzes zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität (Racketeering Influence and Corrupt Organisations Act), Verstöße gegen internationales Recht und den Alien Tort Claims Act, ungerechtfertigte Bereicherung und unfaire und diskriminierende Arbeitsbedingungen. Die Kläger verlangen kompensatorischen und Strafschadenersatz, die Herausgabe angeblich unerlaubter Gewinne der Beklagten, eine Rechnungslegung, die Rückgabe des Werts der angeblichen ungerechtfertigten Bereicherung der Beklagten und sonstige Entschädigungen. Im Digwamaje Fall wird darüber hinaus die Einsetzung einer »historic commission« verlangt. Die Kläger im Digwamaje Fall geben vor, kompensatorischen Schadenersatz in Höhe von über \$ 200 Mrd. und Strafschadenersatz in Höhe von über \$ 200 Mrd. zu verlangen. In den

Klageschriften der anderen beiden Klagen werden keine spezifischen Schadenbeträge genannt. DaimlerChrysler beabsichtigt, sich gegen diese Ansprüche energisch zur Wehr zu setzen.

Ebenso wie andere Unternehmen in der Automobilindustrie verzeichnet DaimlerChrysler (hauptsächlich die DaimlerChrysler Corporation) eine wachsende Zahl von Gerichtsverfahren, in denen normaler und Strafschadenersatz für Erkrankungen eingeklagt wird, die angeblich direkt oder indirekt auf Belastungen durch bestimmte asbesthaltige Bauteile zurückzuführen sind (vorwiegend Bremsbeläge). In der Regel werden in diesen Gerichtsverfahren zahlreiche weitere Unternehmen als Beklagte aufgeführt, und es können auch Ansprüche wegen Belastungen durch eine Vielzahl von asbesthaltigen Produkten, die nicht aus Fahrzeugen stammen, geltend gemacht werden. In einem einzelnen Gerichtsverfahren können Ansprüche von mehreren Klägern geltend gemacht werden, die Erkrankungen an Asbestose, Mesotheliomen sowie anderen Krebs- oder sonstigen Erkrankungen behaupten. Die Zahl der Ansprüche in diesen Gerichtsverfahren erhöhte sich von etwa 14.000 zum Jahresende 2001 auf etwa 19.000 bis Ende Januar 2003. In der Mehrzahl der Fälle präzisieren die Kläger ihre behaupteten Krankheiten nicht und machen nur wenige Angaben zu dem behaupteten Umgang mit Bauteilen der Fahrzeuge von DaimlerChrysler. Einige Kläger stützen sich dabei nicht auf bestehende Krankheiten, sondern begehren Schadenersatz aufgrund eventueller zukünftiger Krankheiten. Im Jahr 2001 hat DaimlerChrysler gemeinsam mit weiteren Automobilherstellern das Bundeskonkursgericht in Delaware, das auch das Konkursverfahren gegen den Automobilzulieferer Federal-Mogul Corporation beaufsichtigt, gebeten, alle bei Bundesgerichten in den Vereinigten Staaten anhängigen Verfahren gegen Federal-Mogul wegen asbesthaltiger Bremsen zusammenzufassen. DaimlerChrysler war der Ansicht, dass die Kosten und die Komplexität der Verteidigung dieser Einzelfälle durch eine Zusammenfassung verringert würden. In 2002 entschied das Konkursgericht, dass es zu einer Zusammenfassung dieser Fälle nicht befugt sei. Diese Entscheidung wurde vom US-Berufungsgericht bestätigt. Das Oberste Bundesgericht der Vereinigten Staaten hat den von DaimlerChrysler gemeinsam mit anderen Herstellern gestellten Antrag auf Überprüfung dieser Entscheidung im Januar 2003 zurückgewiesen. DaimlerChrysler ist der Ansicht, dass bei zahlreichen dieser Verfahren nicht näher begründete Erkrankungen oder lediglich dürftige Zusammenhänge mit Bauteilen in Fahrzeugen angeführt werden, und dass es zuverlässige wissenschaftliche Nachweise gibt, die eine Abweisung zahlreicher dieser Ansprüche unterstützen. Obgleich die Aufwendungen im Zusammenhang mit derartigen Ansprüchen bis heute keinen wesent-

lichen Einfluss auf die finanzielle Situation von DaimlerChrysler haben, ist es möglich, dass die Zahl dieser Verfahren, insbesondere im Zusammenhang mit der Geltendmachung lebensbedrohender Krankheiten, weiter steigt, und dem Unternehmen zukünftig durch diese Verfahren erhebliche Aufwendungen entstehen könnten.

Im vierten Quartal 2000 reichte die Tracinda Corporation beim Bezirksgericht der Vereinigten Staaten für den Bezirk Delaware eine Klage gegen die DaimlerChrysler AG und bestimmte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands (Herren Kopper, Schrempf und Dr. Gentz) ein. 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 sind anhängig. Die Kläger, gegenwärtige oder 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 Kern wird in den Klagen geltend gemacht, die Beklagten hätten mit der Beschreibung der Transaktion als einem »merger of equals« (Fusion unter Gleichen) im Proxy Statement/Prospekt und in anderen Mitteilungen im Vorfeld der außerordentlichen Hauptversammlung der Chrysler-Aktionäre, die zur Abstimmung über den Vertrag über den Zusammenschluss (Business Combination Agreement) einberufen wurde, fälschlicherweise dargestellt, dass DaimlerChrysler als zwei gleiche Unternehmen geführt werde, wohingegen die Beklagten stets die Absicht verfolgt hätten, Chrysler zu einem Geschäftsfeld zu degradieren und das Chrysler-Management durch Führungskräfte von Daimler-Benz zu ersetzen. Im allgemeinen wird in den Klagen folgendes verlangt: (a) tatsächlicher Schadenersatz einschließlich einer Übernahmepremie, (b) Schadenersatz in Höhe des Differenzbetrages zwischen dem Wert der eingetauschten Chrysler-Aktien und dem aktuellen Wert der DaimlerChrysler-Aktien, (c) kompensatorischer Schadenersatz sowie im Fall der Einzelklagen Strafschadenersatz, (d) die Rückgängigmachung der Transaktion, (e) Zinsen für die Zeit vor und nach einem Gerichtsurteil und (f) sonstige berechnete und angemessene Entschädigungen. Im April 2001 wurden alle anhängigen Sammelklagen zu einer einzigen Sammelklage zusammengefasst. Die konsolidierte Klageschrift enthält zwei zuvor in keiner der Klageschriften vorgebrachte Ansprüche. Mit den neuen Ansprüchen wurde geltend gemacht, DaimlerChrysler hätte durch unrichtige und irreführende Aussagen in den Jahren 1999 und 2000 bezüglich der Erwartungen für das Jahr 2000 gegen amerikanisches Wertpapierrecht verstoßen. Am 9. Mai 2001 reichte DaimlerChrysler Anträge auf

Abweisung aller drei Klagen ein. Im März 2002 gab das Gericht dem Antrag auf Klageabweisung in Bezug auf die konsolidierte Sammelklage statt, lehnte jedoch den Antrag auf Abweisung der Klage der Tracinda Corporation, mit Ausnahme des darin enthaltenen Anspruchs wegen verbotener Absprache (civil conspiracy), sowie den Antrag auf Abweisung der von Glickenhause & Co., et. al. eingereichten Klage ab. In der Folge gestattete das Gericht den Sammelklägern, ihre Klage abzuändern, und diese Klage ist jetzt anhängig. Die Fälle wurden für Zwecke der Beweiserhebung (discovery) zusammengefasst und werden unter der Bezeichnung »DaimlerChrysler AG Securities Litigation« geführt. Im Februar 2003 hat DaimlerChrysler beantragt, über alle in diesen Fällen geltend gemachten Ansprüche im summarischen Verfahren zu entscheiden. Der jetzige Zeitplan sieht eine Hauptverhandlung für alle zusammengefassten Klagen im zweiten Quartal 2003 vor. DaimlerChrysler hält die Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen mit allen Mitteln zu verteidigen.

Im September 2000 erwarb Freightliner LLC, die nordamerikanische Nutzfahrzeugtochter von DaimlerChrysler, die kanadische Western Star Trucks Holding Ltd., die im Bereich der Konstruktion, Montage und des Vertriebs von Schwerlastwagen und Bussen tätig ist. Vor der Übernahme durch Freightliner hatte Western Star den Verkauf der in England und Wales gegründeten und auf dem Gebiet der Montage und des Vertriebs von Schwerlastwagen tätigen ERF (Holdings) plc. an die MAN AG und die MAN Nutzfahrzeuge AG für 195 Mio. kanadische Dollar abgeschlossen. Im September 2002 reichte MAN beim Londoner Handelsgericht gegen Freightliner Ltd. (vormals Western Star) eine Klage wegen Verletzung von Zusicherungen und Gewährleistungen im Anteilskaufvertrag ein. Darin wird u.a. geltend gemacht, dass die Abschlüsse und Bilanzen falsche Angaben enthalten hätten. Die Schadenersatzforderungen belaufen sich auf über GBP 300 Mio. Freightliner Ltd. hat die Absicht, sich gegen diese Ansprüche mit allen Mitteln zu verteidigen.

Im Jahr 2002 wurde beim US-Berichtsgericht für den Bezirk New Jersey gegen Mercedes-Benz USA, LLC (»MBUSA«), und gegen Mercedes-Benz Manhattan, Inc. (»MBM«), eine hundertprozentige Enkelgesellschaft von MBUSA, eine Sammelklage wegen angeblicher Beteiligung von MBUSA und MBM an einer Preisabsprache zwischen Mercedes-Benz-Händlern erhoben. Ein Antrag auf Bestätigung der Sammelklage ist anhängig. MBUSA und MBM haben die Absicht, sich gegen diese Ansprüche energisch zur Wehr zu setzen. Beide Unternehmen wurden von der Kartellabteilung des US-Justizministeriums (Regionalbüro New York) unterrichtet, dass strafrechtliche Ermittlungen im Zusammenhang mit den in dem Verfahren erhobenen Vorwürfen eingeleitet wurden. MBUSA und MBM wurden vom Voruntersuchungsgericht Ladungen zugestellt.

Gegen Konzernunternehmen sind darüber hinaus verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden, darunter Produkthaftungsansprüche sowie andere Klagen, von denen einige Sammelklagen darstellen. Sofern diesen Klagen stattgegeben würde, könnte sich hierdurch eine Verpflichtung für die betroffenen Unternehmen des DaimlerChrysler Konzerns zur Leistung erheblicher Schadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen; der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass DaimlerChrysler aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, die die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Obwohl der Ausgang solcher Fälle in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

Eine Beschreibung der von Bombardier erhobenen Ansprüche enthält Anmerkung 4.

31. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Angaben in Mio. €	31. Dezember Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		31. Dezember Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	2002	2001	2002	2001
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	2.119	2.839	370	317
Rückkaufverpflichtungen	3.232	3.280	609	673
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	581	608	370	200
Sonstige	830	616	246	231
	6.762	7.343	1.595	1.421

Die Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten resultieren vor allem aus Bürgschaften für die Verbindlichkeiten nicht konsolidierter, verbundener Unternehmen und Dritter sowie aus vertraglich vereinbarten Gewährleistungen von Gemeinschaftsunternehmen. Darüber hinaus haftet DaimlerChrysler aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, Personen-Handelsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften gesamtschuldnerisch. Die Bandbreite der Laufzeiten dieser Haftungsverhältnisse entspricht grundsätzlich den Laufzeiten der betreffenden Verbindlichkeiten nicht konsolidierter, verbundener Unternehmen und Dritter beziehungsweise der Dauer der vertraglichen Gewährleistungsverpflichtung aus Gemeinschaftsunternehmen sowie des Haftungsverhältnisses für Verpflichtungen aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, Personen-Handelsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften. Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 31. Dezember 2002 beliefen sich diese Garantien auf € 51,7 Mrd. In geringerem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninternen Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, durch die sich der Konzern verpflichtet, zukünftig an nicht konsolidierten Gesellschaften und Kunden verkaufte Vermögensgegenstände oder Produkte zu festgelegten Preisen zurückzukaufen. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, die erworbenen Vermögensgegenstände und Produkte, größtenteils auch im Zusammenhang mit zukünftigen Produktkäufen oder Dienstleistungen, zurückzugeben.

Im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährte Restwertgarantien, aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden darf, sind in der vorangehenden Tabelle nicht berücksichtigt.

Haftungsverhältnisse aus Leistungsgarantien umfassen Entschädigungsverpflichtungen hinsichtlich der termin- und qualitätsgerechten Leistungserstellung durch Dritte oder Gewährleistungen aus der Beteiligung an Konsortien. Gewährleistungszusagen begründen für den Käufer oder den Empfänger von Dienstleistungen Anspruch auf Entschädigungen oder die Zahlung von Vertragsstrafen, wenn der Dritte oder das Konsortium die geschuldete Leistung nicht erbringt. Eventuell gebildete Rückstellungen für solche Gewährleistungen berücksichtigen die Verluste aus der erwarteten Nichterbringung solcher Leistungen durch Dritte oder Konsortien.

DaimlerChrysler Services, die Deutsche Telekom und die Compagnie Financiere et Industrielle des Autoroutes S.A. (»Cofiroute«) (einzeln die »Partner«, insgesamt das »Konsortium«) haben mit der Bundesrepublik Deutschland eine Vereinbarung über die Entwicklung und den Betrieb eines Systems zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht getroffen. DaimlerChrysler Services und Deutsche Telekom repräsentieren jeweils 45% an dem Konsortium; auf Cofiroute entfallen die verbleibenden 10%.

Gemäß der Vereinbarung haben die Partner die erfolgreiche Fertigstellung des Systems zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren garantiert. Es bestehen hierzu entsprechende Projektphasen mit jeweils zugehörigen Strafzahlungen bei verspäteter Fertigstellung. Die endgültige Fertigstellung ist für August 2003 vorgesehen. Die Partner haben weiterhin den erfolgreichen Betrieb des Systems garantiert. Für den Fall, dass die Entwicklung des Systems nicht planmäßig erfolgt oder das System nach Inbetriebnahme nicht funktioniert, muss das Konsortium Vertragsstrafen entrichten, deren Betrag nicht zuverlässig abgeschätzt werden kann. Diese Garantien sind in der vorangegangenen Tabelle nicht enthalten, weil sie, zumindest teilweise, Gewährleistungen des Konzerns für eigene Leistungen darstellen.

In Umweltfragen unterliegt DaimlerChrysler möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen sowie verschiedenen Ansprüchen und Verfahren, die gegen DaimlerChrysler anhängig sind oder geltend gemacht werden könnten. Schätzungen bezüglich des Maximalbetrags solcher zukünftigen Verpflichtungen in diesem Bereich sind zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen. Diese ergeben sich zum Beispiel durch das Inkrafttreten neuer Gesetze und Auflagen, die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien oder die Identifizierung von Grundstücken, für die DaimlerChrysler die Verantwortung zur Sanierung hat beziehungsweise hierfür gesamtschuldnerisch haften könnte.

Sofern unter gegebenen Umständen vom Eintritt einer Zahlungsverpflichtung auszugehen ist, werden entsprechende Rückstellungen für Haftungsverhältnisse im Konzernabschluss aufwandswirksam berücksichtigt.

DaimlerChrysler führt regelmäßig freiwillige Service- und Rückrufaktionen durch, um die Kundenzufriedenheit, die Sicherheit und die Umweltstandards in Bezug auf verkaufte Fahrzeuge sicherzustellen. Der Konzern bildet zum Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte Garantierückstellungen auf Basis von Erfahrungswerten. Diese beziehen sich auf die Einschätzung der zukünftig zu erbringenden Leistungen und die dafür anfallenden Kosten. DaimlerChrysler tritt darüber hinaus gegen Berechnung einer separaten Gebühr in vertragliche Ver-

pflichtungen ein, die eine erweiterte Produktgarantie darstellen. Die Gebühr für erweiterte Produktgarantien wird über die Garantielaufzeit abgegrenzt und als Umsatzerlös vereinnahmt; die entsprechenden Kosten werden bei Anfall sofort aufwandswirksam berücksichtigt. Die Schätzung zukünftiger Aufwendungen ist zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, z. B. hinsichtlich des In-Kraft-Tretens neuer Gesetze und Regulierungen, der Zahl der betroffenen Fahrzeuge oder der Art der zu veranlassenden Maßnahmen, was zu einer Anpassung der gebildeten Rückstellungen führen könnte. Diese Verpflichtungen sind gemäß FIN 45 in der vorangegangenen Tabelle nicht enthalten (siehe auch Anmerkung 25b).

Über die oben dargestellten Haftungsverhältnisse hinaus hat DaimlerChrysler im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten zu Marktpreisen abgeschlossen. Der Konzern ging weiterhin sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen zu Marktpreisen ein. Zum 31. Dezember 2002 betragen diese finanziellen Verpflichtungen aus dem Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten beziehungsweise aus Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen € 3,7 Mrd. Diese Verpflichtungen sind in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2002 wurden Mietzahlungen in Höhe von € 737 (2001: 819; 2000: 881) Mio. aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen, die zum 31. Dezember 2002 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben, betragen:

Angaben in Mio. €	Operating leases
2003	581
2004	348
2005	275
2006	214
2007	191
danach	1.074

32. Finanzinstrumente und Derivate

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt weltweit in zahlreichen internationalen Währungen Geschäfte ab, wodurch er grundsätzlich Wechselkurschwankungen ausgesetzt ist. Die Refinanzierung des Konzerns erfolgt durch die Emission von Anleihen, Medium-Term-Notes, Geldmarktpapieren und durch die Ziehung von Bankkrediten in verschiedenen Währungen. Dadurch ist der Konzern Risiken aus der Änderung von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus nutzt DaimlerChrysler Finanzinstrumente wie z. B. Geldanlagen, Anlagen in variabel- und festverzinslichen Wertpapieren sowie zu einem geringen Teil in Aktien, aus denen Zins- und Marktpreisrisiken resultieren. Der Konzern steuert die verschiedenartigen Marktrisiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Ohne den Einsatz derivativer Finanzinstrumente wäre DaimlerChrysler höheren Risiken ausgesetzt. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Marktrisiken.

Aufbauend auf Regelungen, die institutionelle Aufsichtsorgane für Banken vorgeben, hat der Konzern Richtlinien für Risiko-Controlling-Prozesse und für den Einsatz von Finanzinstrumenten festgelegt. Hierzu gehört u. a. eine klare Funktionstrennung zwischen dem Handel, der Abwicklung, der Buchhaltung und dem Controlling.

Zur Quantifizierung der Marktrisiken verwendet DaimlerChrysler die bei Banken übliche »Value-at-Risk«-Methode. Dabei werden auf der Grundlage historischer Marktdaten mittels statistischer Verfahren mögliche Wertschwankungen berechnet, die sich aus der Veränderung von Marktpreisen ergeben können.

b) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte der Finanzinstrumente wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die hier aufgeführten Werte nur als Indikation gegenüber den tatsächlich am Markt realisierbaren Werten angesehen werden.

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	31. Dezember 2002		31. Dezember 2001	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	1.870	1.870	1.209	1.209
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.088	52.622	49.512	49.678
Wertpapiere	3.293	3.293	3.077	3.077
Zahlungsmittel	9.130	9.130	11.428	11.428
Sonstige	5	5	20	20
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	79.112	83.861	90.908	94.513
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungs-kontrakte	1.759	1.759	477	477
Zinssicherungs-kontrakte	3.776	3.776	1.011	1.011
Sicherungsinstrumente für Aktien	-	-	4	4
Passiva				
Währungssicherungs-kontrakte	105	105	806	806
Zinssicherungs-kontrakte	302	302	1.434	1.434
Sicherungsinstrumente für Aktien	-	-	4	4

Folgende Methoden und Prämissen liegen der Ermittlung der Marktwerte der Finanzinstrumente zugrunde:

Finanzanlagen und Wertpapiere. Die Marktwerte der Wertpapiere ergeben sich aus den Börsenkursen. Anteile an nicht börsennotierten Beteiligungen und verbundenen Unternehmen werden in der obigen Tabelle nicht berücksichtigt, da diese Beteiligungen nicht öffentlich gehandelt werden und Marktwerte nicht vorliegen.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit variablen Zinssätzen entsprechen nahezu ihren Marktwerten, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Der Marktwert der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit festen Zinssätzen wird auf der Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischer Fristigkeit zum 31. Dezember 2002 und 2001 hätten aufgenommen werden können.

Die Buchwerte der *Zahlungsmittel und Sonstigen Aktiva* entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeiten den Marktwerten dieser Finanzinstrumente.

Finanzverbindlichkeiten. Die Marktwerte von börsennotierten Schuldtiteln ergeben sich aus Kursnotierungen. Der Marktwert der übrigen langfristigen Schuldverschreibungen und Anleihen wird als Barwert der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung dienen marktübliche Zinssätze der entsprechenden Fristigkeit. Wegen ihrer kurzen Laufzeiten wird für Schuldverschreibungen und Darlehen im Rahmen revolvingender Kreditfazilitäten angenommen, dass die Buchwerte näherungsweise den Marktwerten entsprechen.

Währungssicherungskontrakte. Der Marktwert von Devisentermingeschäften wird auf der Basis von aktuellen EZB-Referenzkursen unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt. Devisenoptionen werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.

Zinssicherungskontrakte. Die Marktwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei werden die für die Restlaufzeit der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen bewertet.

Sicherungsinstrumente für Aktien. Marktwerte der Instrumente zur Absicherung von Aktienkursen (z. B. Futures oder Optionen) werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen ermittelt.

c) Kreditrisiko

Der Konzern ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen seitens der Kontrahenten entsteht. DaimlerChrysler steuert sein Kreditrisikovolumen mit Finanzinstitutionen, indem grundsätzlich eine solide Finanzkraft gefordert und das Kreditexposure mit den Kontrahenten begrenzt wird. Auf der Grundlage ihres Ratings, das von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt wird, besteht für DaimlerChrysler kein bedeutsames Risiko aus der Abhängigkeit von einzelnen Kontrahenten. Für das Kreditrisiko, das sich gegenüber Kunden aus Finanzdienstleistungen ergibt, hat DaimlerChrysler Services detaillierte Richtlinien für den Risikomanagementprozess aufgestellt. Weitere Angaben zu den Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Wertberichtigungen dazu finden sich unter Anmerkung 18.

d) Bilanzierung und Ausweis von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente)

Die Erträge und Aufwendungen der originären Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Finanzdienst-

leistungen und der Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, sind im Finanzergebnis enthalten. Zinserträge aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung sowie Gewinne und Verluste aus Forderungsverkäufen sind in den Umsatzerlösen berücksichtigt. Zinsaufwendungen aufgrund von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung gehen in die Umsatzkosten ein. Die Buchwerte der originären Finanzinstrumente sind in der Konzernbilanz unter den angegebenen Positionen ausgewiesen.

e) Bilanzierung und Ausweis von derivativen Finanzinstrumenten und Hedge-Accounting

Management von Währungsrisiken

Die internationale Ausrichtung von DaimlerChrysler führt zu Risiken aus Wechselkursschwankungen zwischen dem US-Dollar, dem Euro und anderen Währungen, die das operative Ergebnis, das Finanzergebnis und die Zahlungsströme beeinflussen können. Für den Konzern besteht ein Währungsrisiko, wenn Umsätze in einer anderen Währung fakturiert werden als die Kosten. Diesem Risiko ist hauptsächlich das Segment Mercedes Car Group ausgesetzt. Mercedes Car Group fakturiert Exportumsätze vorwiegend in der Währung des Exportlandes, während die Herstellungskosten hauptsächlich in Euro anfallen. Das Segment Nutzfahrzeuge ist ebenso einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das allerdings aufgrund des globalen Produktionsverbundes geringer ist. Bei Chrysler Group fallen Umsatzerlöse und Kosten hauptsächlich in US-Dollar an. Dadurch ist das Transaktionsrisiko dieses Segments relativ gering. Das Segment Übrigen Aktivitäten ist einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das hauptsächlich aus dem US-Dollar-Geschäft mit Flugzeugmotoren herrührt, das DaimlerChrysler über die MTU Aero Engines betreibt.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu reduzieren, bewertet DaimlerChrysler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Teil dieses Risikos durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ab. Die Wechselkursrisiken des Konzerns sowie deren Absicherung mit Hilfe von Derivaten werden zentral vom Währungsausschuss gesteuert. Der Währungsausschuss, der aus separaten Gremien für das Fahrzeuggeschäft bzw. für MTU Aero Engines besteht, setzt sich aus Mitgliedern der oberen Führungsebene dieser Geschäftseinheiten, des Treasury sowie des Risk Controllings zusammen. Das Treasury setzt die im Währungsausschuss getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die vom Treasury auf Basis der Entscheidungen des Währungsausschusses eingeleiteten Maßnahmen.

Management von Zins- und Aktienkursrisiken

DaimlerChrysler nutzt bei der Liquiditätssteuerung des Tagesgeschäfts alle gängigen zinssensitiven Finanzinstrumente. Ein wesentlicher Anteil dieser Finanzinstrumente bezieht sich auf den Bereich der Leasing- und Absatzfinanzierung, der von DaimlerChrysler Services betrieben wird. Durch das operative Geschäft der Leasing- und Absatzfinanzierung entstehen vorwiegend festverzinsliche Kundenforderungen. Die Refinanzierung dieser Finanzaktiva erfolgt grundsätzlich zins- und fristenkongruent. Für einen begrenzten Teil des Forderungsportfolios werden fristeninkongruente Refinanzierungen eingesetzt, die ein Zinsänderungsrisiko mit sich bringen.

DaimlerChrysler koordiniert die Refinanzierung für das Industriegeschäft und Financial Services auf Konzernebene. Der Konzern verwendet geeignete derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors, um die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-Passiv-Strukturen zu erreichen.

Das Zinsrisiko wird im Konzern kontinuierlich überwacht, indem Veränderungen der Nettozinspositionen, welche die zukünftigen Zahlungsströme negativ beeinflussen könnten, verfolgt und geeignete Absicherungsstrategien beurteilt werden. Zur frühzeitigen Erkennung und zur Bewertung bestehender Risiken hat DaimlerChrysler ein von der Treasury unabhängiges Steuerungs- und Kontrollsystem entwickelt, das die bestehenden Zinsrisiken und die dazugehörigen Sicherungsinstrumente überwacht. Das Steuerungs- und Kontrollsystem verwendet analytische Verfahren, einschließlich der »Value-at-Risk«-Methode, um die Auswirkung von Zinsänderungen auf zukünftige Zahlungsströme abzuschätzen.

Darüber hinaus besitzt DaimlerChrysler in einem geringen Umfang Anlagen in Aktien, die Teil des Liquiditätsmanagements sind. Das Risiko im Zusammenhang mit den Aktien ist weitgehend durch Aktienderivate abgesichert.

DaimlerChrysler bewertet das Aktienkursrisiko, indem kontinuierlich Änderungen wirtschaftlicher Indikatoren und Marktinformationen ausgewertet werden und ein von der Treasury unabhängiges Steuerungs- und Kontrollsystem verwendet wird, um die Risikoüberwachung von Wertpapieren und derivativen Finanzinstrumenten durchzuführen. Zur Quantifizierung und Steuerung der Marktrisiken der Wertpapieranlagen verwendet DaimlerChrysler analytische Verfahren, einschließlich der »Value-at-Risk«-Methode.

Fair Value Hedges

Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung von bilanzierten Vermögensgegenständen, Verbindlichkeiten und verbindlichen Vertragsvereinbarungen (firm commitments) aus

operativer Tätigkeit sowie Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten, die zur Absicherung dieser bilanzierten Grundgeschäfte dienen, werden in den Umsatzerlösen oder in den Umsatzkosten ausgewiesen, wenn sie mit dem Absatz oder der Produktion von DaimlerChrysler-Produkten in Zusammenhang stehen. Nettogewinne bzw. -verluste aus der mark-to-market-Bewertung abgesicherter Finanzaktiva bzw. -passiva und der dazugehörigen derivativen Finanzinstrumente werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Zum 31.12.2002 belaufen sich die Nettogewinne im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis auf € 34 (Nettoverlust im Jahr 2001: € 17) Mio. Dieser Wert beinhaltet die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossenen Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente und die Hedge-Ineffektivität.

Cash Flow Hedges

Marktwertveränderungen von Devisentermingeschäften und Devisenoptionen, die in einen Cash Flow Hedge einbezogen werden, werden im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Income) ausgewiesen. Die im Eigenkapital enthaltene Bewertung der derivativen Finanzinstrumente wird mit der Realisierung der abgesicherten Grundgeschäfte in das operative Ergebnis umgebucht. Marktwertveränderungen von derivativen Zinsinstrumenten, die zur Absicherung von variabel verzinslichen Anleihen in einen Cash Flow Hedge einbezogen wurden, werden ebenfalls im Eigenkapital ausgewiesen. Diese Beträge werden als zeitgleiche Korrektur der Zinsen aus dem abgesicherten Grundgeschäft in das Finanzergebnis umgebucht.

Zum 31.12.2002 sind keine Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente, die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossen wurden, oder Hedge-Ineffektivitäten im operativen Ergebnis und im Finanzergebnis enthalten. (Nettoverluste in 2001: € 12 Mio.)

Im Jahr 2002 waren keine Gewinne oder Verluste als Folge der Abbrüche von Cash Flow Hedges (Gewinne in 2001: € 1 Mio.) aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umzubuchen.

Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres € 5 17 Mio. Nettogewinne, die zum Stichtag als Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Zum 31.12.2002 hat DaimlerChrysler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 43 Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Absicherung von Auslandsbeteiligungen

Unter bestimmten Voraussetzungen sichert DaimlerChrysler das Fremdwährungsrisiko aus bestimmten Beteiligungen durch den Einsatz derivativer und nicht-derivativer Finanzinstrumente ab. Zum 31.12.2002 werden Nettogewinne aus der Absicherung von Auslandsbeteiligungen in Höhe von € 127 (Nettogewinne im Jahr 2001: € 53) Mio. erfolgsneutral im Eigenkapital (Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung) ausgewiesen.

33. Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und Forderungsverkäufe

Der Marktwert der zurückbehaltenen Anteile an verkauften Forderungen betrug:

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	2002	2001
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen (nach Berücksichtigung vorzeitiger Tilgungen, vor erwarteten Forderungsausfällen)	4.119	5.311
Erwartete Forderungsausfälle aus verkauften Forderungen	(644)	(787)
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen	3.475	4.524
Barsicherheiten	2	2
Zurückbehaltene Rechte in Form nachrangiger Wertpapiere	764	956
Marktwert aus zurückbehaltenen Anteilen an verkauften Forderungen	4.241	5.482

Der Konzern hat im Jahr 2002 bei den zurückbehaltenen Anteilsrechten an verkauften Forderungen eine Wertberichtigung von € 98 Mio. vorgenommen, die aus einer Abnahme der erwarteten Cash Flows (aus einzelnen Pools) resultierte. Die Abnahme der Cash Flows wurde durch eine Zunahme der geschätzten zukünftigen Forderungsausfälle verursacht.

Zum 31. Dezember 2002 sind die wesentlichen Annahmen, die für die Schätzung der zu erwartenden Cash Flows aus verkauften Forderungen angewendet wurden, und die geschätzten Auswirkungen einer nachteiligen Veränderung dieser Annahmen um 10% bzw. 20% wie folgt:

Angaben in % bzw. Mio. €	Annahme Prozentsatz	Auswirkungen auf den Marktwert bei einer nachteiligen Veränderung um	
		10 Prozent	20 Prozent
Vorzeitige Tilgungen (Monatswert)	1,5%	(11)	(16)
Erwartete restliche Ausfälle in Prozent der verkauften Forderungen	1,3%	(61)	(122)
Diskontierungssatz für erwartete Cash Flows (Jahreswert)	12,0%	(33)	(66)

Die Auswirkung einer nachteiligen Veränderung des bei der Berechnung des Zeitwertes von zurückbehaltenen, nachrangigen Wertpapieren verwendeten Diskontierungszinssatzes um 10% beziehungsweise um 20% würde voraussichtlich zu einer Wertabnahme um € 18 Mio. beziehungsweise € 34 Mio. führen. Vergleichbare Änderungen des monatlichen Anteils vorzeitiger Tilgungen und der erwarteten Forderungsausfälle (als Prozentsatz der hierfür verkauften Forderungen) haben keine Auswirkung auf den Zeitwert der zurückbehaltenen, nachrangigen Wertpapiere.

Diese erwarteten Auswirkungen sind hypothetisch und dementsprechend vorsichtig zu verwenden. Der Effekt aus der Veränderung einer dieser Annahmen auf den Marktwert der zurückbehaltenen Forderungen ist ohne Veränderung der anderen Annahmen berechnet. In der Realität können Veränderungen einer Annahme zu Veränderungen in anderen Annahmen führen, die die erwarteten Auswirkungen sowohl erhöhen als auch vermindern können.

Die eingetretenen bzw. erwarteten Forderungsausfälle aus verbrieften Forderungen sind wie folgt:

Eingetretene und erwartete Ausfallquoten	Verbrieft Forderungen aus			
	1999	2000	2001	2002
31. Dezember 2002	2,6%	2,3%	2,4%	2,6%
31. Dezember 2001	2,2%	1,7%	2,4%	
31. Dezember 2000	1,1%	1,2%		
31. Dezember 1999	1,0%			

Ausfälle aus den originären Forderungspools sind aus dem Verhältnis der Summe der eingetretenen bzw. erwarteten Forderungsausfälle zum ursprünglichen Forderungsstand der einzelnen Pools berechnet. Die oben zu den jeweiligen Jahren genannten Werte stellen einen gewichteten Durchschnitt aller Forderungsverkäufe der jeweiligen Jahre dar, die zum 31. Dezember 2002 noch ausstehende Salden aufgewiesen haben.

Ein- und Auszahlungen an Trusts beliefen sich auf (in Mio.€)	2002	2001
Einzahlungen aus neuen Forderungsverkäufen	10.705	18.219
Einzahlungen aus fortlaufenden ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	49.888	56.040
Reinvestitionen in fortlaufende ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	(49.965)	(56.040)
Einnahmen aus Servicing-Gebühren	304	353
Einnahmen aus Anteilsrechten an verbrieften Forderungen	553	580

Die ausstehenden bzw. überfälligen Forderungen und Forderungsausfälle verkaufter und ausstehender Forderungen für die Geschäftsjahre 2002 und 2001 betragen bei den Gesellschaften des Geschäftsbereichs Financial Services, die Forderungsverkäufe tätigen:

Angaben in Mio. €	Ausstehender Betrag zum Stichtag		Überfällige Forderungen > 60 Tage zum Stichtag		Forderungsausfälle des Geschäftsjahres	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Forderungen gegenüber Endkunden	48.476	58.224	506	584	652	691
Forderungen gegenüber Händlern	16.754	17.448	-	24	19	18
verwaltete Forderungen gesamt	65.230	75.672	506	608	671	709
abzüglich verkaufter Forderungen	(30.103)	(42.312)	(160)	(182)	(342)	(310)
Forderungsbestand	35.127	33.360	346	426	329	399

Im Geschäftsjahr 2002 veräußerte DaimlerChrysler € 8.653 (i. V. € 19.290) Mio. bzw. € 49.592 (i. V. € 57.372) Mio. der Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler. Aus diesen Transaktionen erzielte der Konzern Erträge von € 162 (i. V. € 414) Mio. bzw. von € 201 (i. V. € 182) Mio. aus Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler.

Wesentliche Annahmen (gewichteter durchschnittlicher Prozentsatz für Forderungsverkäufe des Geschäftsjahres) bei der Bewertung der zurückbehaltenen Anteile an verkauften Forderungen gegenüber Endkunden bzw. Händlern waren wie folgt:

	Endkunden		Händler	
	2002	2001	2002	2001
Annahme vorzeitiger Tilgungen (Monatswert)	1,0-1,5%	1,0-1,5%	1	1
Für die Laufzeit erwartete Ausfälle (durchschnittlicher Prozentsatz an den verkauften Forderungen)	2,6%	2,4%	0,0%	0,0%
Diskontierungszinssatz (Jahreswert)	12,0%	12,0%	12,0%	10,0%

1 Für die Berechnung der Erträge aus Forderungen gegenüber Händlern unterstellt der Konzern eine durchschnittliche Tilgung nach 210 Tagen.

Die nordamerikanischen Financial-Services-Gesellschaften haben im Jahr 2002 ein Asset-backed-Commercial-Paper-Programm als Teil ihrer Verbriefungsaktivitäten entwickelt. Um dieses Asset-backed-Commercial-Paper-Programm zu unterstützen, sicherten verschiedene Banken vertraglich ein Liquiditätsvolumen von insgesamt \$ 3 Mrd. zu. Zum 31. Dezember 2002 wurden noch keine Forderungen im Rahmen dieses Programms verkauft und es erfolgte keine Inanspruchnahme der zugesicherten Liquidität.

34. Segmentberichterstattung

Im Jahr 2002 hat der Vorstand der DaimlerChrysler AG entschieden, das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Pkw & smart mit Wirkung vom 1.1.2003 in Mercedes Car Group umzubenennen.

Die Entscheidung zur Umbenennung wurde getroffen, um die jüngst erfolgte Erweiterung des Markenportfolios widerzuspiegeln. Die interne Organisationsstruktur wurde hierbei nicht verändert und stellt sich wie folgt dar:

Mercedes Car Group: In diesem Segment erstrecken sich die Aktivitäten vorwiegend auf die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz, smart und Maybach sowie dazugehörige Ersatzteile und Zubehör.

Chrysler Group: Dieses Segment umfasst die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Personewagen und Nutzfahrzeugen der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge sowie dazugehörige Ersatzteile und Zubehör.

Nutzfahrzeuge: Das Segment beinhaltet die Entwicklung, das Design, die Produktion, die Montage und den Vertrieb von Transportern, Lastkraftwagen, Omnibussen und Unimog sowie dazugehörige Ersatzteile und Zubehör. Die Produkte werden hauptsächlich unter den Markennamen Mercedes-Benz und Freightliner vertrieben.

Dienstleistungen: Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten Finanzdienstleistungen (hauptsächlich Absatzfinanzierung und Leasing von Fahrzeugen sowie Händlerbestandsfinanzierung), Versicherungen, Handel und Informationstechnologie. Im Oktober 2000 wurden die Aktivitäten auf dem Gebiet der Informationstechnologie in ein Joint Venture eingebracht. Der Anteil des Konzerns an T-Systems ITS in Höhe von 49,9% ist ab diesem Zeitpunkt nach der Equity-Methode berücksichtigt. Im Januar 2002 übte DaimlerChrysler seine Verkaufsoption hinsichtlich der Veräußerung seines 49,9% Anteils an T-Systems ITS an die Deutsche Telekom AG aus. Der Verkauf wurde im März 2002 durch die Beendigung des Joint Venture abgeschlossen.

Übrige Aktivitäten: Dieses Segment beinhaltet vor allem die direkt geführten industriellen Beteiligungen, in denen die MTU

Aero Engines und die at equity einbezogenen Beteiligungen an MMC, EADS und Automobilelektronik gebündelt werden. Das Segment Übrige Aktivitäten enthält auch die zentrale Konzernforschung, Immobilienaktivitäten sowie Holding- und Finanzgesellschaften. Im April 2001 hat DaimlerChrysler den Verkauf von 60% der Anteile seiner Automobil-Elektronik-Aktivitäten an Continental AG abgeschlossen. Der Anteil des Konzerns an den Automobil-Elektronik-Aktivitäten (Conti Temic micro-electronic) in Höhe von 40% ist ab diesem Zeitpunkt nach der Equity-Methode berücksichtigt. Im April 2002 hat DaimlerChrysler seine Verkaufsoption hinsichtlich des verbleibenden 40%-Anteils an der Conti Temic microelectronic gegenüber Continental AG ausgeübt.

Die interne Steuerung und Berichterstattung im DaimlerChrysler-Konzern basiert im Wesentlichen auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (US-GAAP). Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand des »Operating Profit«. Der Operating Profit eines Segments wird aus dem Ergebnis vor Finanzergebnis der Gewinn- und

Verlustrechnung bestimmt. Nicht einbezogen werden Bestandteile des Pensions- und Altersversorgungsaufwands außer Dienstzeitaufwand. Darüber hinaus werden das operative Ergebnis von verbundenen und assoziierten Unternehmen, das Finanzergebnis aus operativen Beteiligungen sowie Gewinne und Verluste aus der Veräußerung von operativen Beteiligungen berücksichtigt. Bestimmte sonstige Posten werden angepasst.

Verkäufe und Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Konzernfremden vereinbart würden.

Die Umsätze werden den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugeordnet, langfristige Aktiva nach Standort der jeweiligen Einheiten.

Bei den Sachinvestitionen handelt es sich um den Erwerb von Sachanlagen.

Die Segmentinformationen stellen sich für die Geschäftsjahre 2002, 2001 und 2000 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Dienstleistungen	Übrige Aktivitäten	Eliminierungen	DaimlerChrysler-Konzern
2002							
Außenumsätze	46.796	59.716	26.905	13.765	2.401	-	149.583
konzerninterne Umsätze	3.374	465	1.496	1.934	322	(7.591)	-
Umsätze gesamt	50.170	60.181	28.401	15.699	2.723	(7.591)	149.583
Operating Profit (Loss)	3.020	609	(343)	3.060	903	(395)	6.854
Segment-Aktiva	22.103	52.807	15.269	87.833	33.970	(24.655)	187.327
Sachinvestitionen	2.495	3.155	1.263	95	137	-	7.145
Abschreibungen	1.652	4.276	1.210	6.804	157	(255)	13.844
2001							
Außenumsätze	44.002	62.676	27.084	14.975	4.136	-	152.873
konzerninterne Umsätze	3.703	807	1.488	1.876	371	(8.245)	-
Umsätze gesamt	47.705	63.483	28.572	16.851	4.507	(8.245)	152.873
Operating Profit (Loss)	2.951	(5.281)	(514)	612	1.181	(267)	(1.318)
Segment-Aktiva	20.558	63.325	16.232	100.570	31.200	(24.475)	207.410
Sachinvestitionen	2.061	5.083	1.484	112	168	(12)	8.896
Abschreibungen	1.853	5.364	922	7.071	197	(217)	15.190
2000							
Außenumsätze	40.822	67.405	28.521	15.322	10.314	-	162.384
konzerninterne Umsätze	2.878	967	1.283	2.204	301	(7.633)	-
Umsätze gesamt	43.700	68.372	29.804	17.526	10.615	(7.633)	162.384
Operating Profit (Loss)	2.145	501	1.212	2.457	3.590	(153)	9.752
Segment-Aktiva	19.355	53.660	15.879	94.369	34.298	(18.287)	199.274
Sachinvestitionen	2.096	6.339	1.128	282	547	-	10.392
Abschreibungen	2.038	3.878	847	6.603	425	(204)	13.587

Die Investitionen bei Vermieteten Gegenständen haben im Segment Dienstleistungen € 12.862 (2001: € 14.334; 2000: € 15.551) Mio. betragen.

Der Operating Profit des Segments Mercedes Car Group beinhaltet im Jahr 2000 nicht zahlungswirksame Aufwendungen in Höhe von € 470 Mio. aus der Verabschiedung der Altfahrzeug-Richtlinie durch die Europäische Union und aus Fixkostenübernahmeverpflichtungen gegenüber Zulieferern bei MCC smart.

Im Jahr 2001 sind im Operating Loss des Segments Chrysler Group € 1.715 Mio. nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan enthalten, die keine Abschreibungen darstellen.

Das Segment Nutzfahrzeuge weist im Operating Loss für das Jahr 2002 € 161 (2001: € 353) Mio. nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan bzw. nicht zahlungswirksame sonstige Aufwendungen aus, die keine Abschreibungen darstellen.

Am 31. Dezember 2002 beinhaltet der Operating Profit des Segments Dienstleistungen € 10 (2001: € 41; 2000: € 1) Mio. aus der nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligung an T-Systems ITS, die den Anteil des Konzerns am Operating Profit der T-Systems ITS darstellen. Darüber hinaus wurde im Jahr 2000 im Operating Profit des Segments Dienstleistungen ein nicht zahlungswirksamer Ertrag von € 2.315 Mio. aus der Transaktion im Zusammenhang mit T-Systems ITS berücksichtigt (vgl. Anmerkung 11). In den Segment-Aktiva des Segments Dienstleistungen waren per 31. Dezember 2001 € 2.193 (2000: € 2.152) Mio. aus der Beteiligung an T-Systems ITS enthalten. Im Jahr 2002 sind im Operating Profit des Segments Dienstleistungen € 537 Mio. Aufwendungen aus außer-

planmäßigen Abschreibungen auf Operate Leases und Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten.

Im Geschäftsjahr 2002 waren im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten Ergebnisse der nach der Equity-Methode einbezogenen wesentlichen Beteiligungen an EADS und MMC in Höhe von € 778 Mio. enthalten. Im Geschäftsjahr 2001 waren im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten Ergebnisse aus den Beteiligungen an EADS und MMC in Höhe von € 694 Mio. enthalten, wovon ein Ertrag von € 876 Mio. aus der Gründung der Airbus SAS resultierte. Im Jahr 2000 beinhaltete der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten € 3.259 Mio. aus den Beteiligungen an EADS und MMC, darin enthalten war ein Ertrag von € 3.303 Mio. im Zusammenhang mit der Einbringung der DaimlerChrysler Aerospace gegen Anteile an der EADS (vgl. Anmerkung 11). Zum 31. Dezember 2002, 2001 und 2000 enthalten die Segment-Aktiva des Segments Übrige Aktivitäten fortgeschriebene Beteiligungsbuchwerte dieser wesentlichen Equity-Unternehmen in Höhe von € 5.714 (2001: € 5.393; 2000: € 5.143) Mio.

Die Überleitung zum Operating Profit ergibt sich wie folgt:

Angaben in Mio. €	2002	2001	2000
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.860	(1.637)	4.320
Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	(242)	(450)	(228)
Operatives Beteiligungsergebnis	494	516	(35)
Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten (vgl. Anmerkung 11)	2.640	292	5.832
Übriges nicht operatives Ergebnis	102	(39)	(137)
Operating Profit	6.854	(1.318)	9.752

Die Außenumsätze stellen sich nach geographischen Regionen wie folgt dar:

Angaben in Mio. €	Deutschland	Europäische Union ¹	USA	Sonstige amerikanische Länder	Asien	Sonstige Länder	Daimler-Chrysler-Konzern
2002	23.121	23.425	77.686	12.104	6.284	6.963	149.583
2001	24.340	21.300	81.132	13.585	6.208	6.308	152.873
2000	25.988	24.360	84.503	14.762	5.892	6.879	162.384

¹ ohne Deutschland

Von den langfristigen Aktiva entfallen € 19.627 (2001: € 20.584; 2000: € 17.450) Mio. auf Deutschland, € 44.758 (2001: € 58.850; 2000: € 51.996) Mio. auf die USA und € 14.344 (2001: € 12.971; 2000: € 19.633) Mio. auf übrige Länder.

35. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (»basic earnings per share«) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings per share«) berechnet sich auf Basis des Ergebnisses vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20 wie folgt (Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie):

	2002	2001	2000
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20 – »basic earnings (loss) per share«	4.877	(662)	2.465
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	12	–	18
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20 – »diluted earnings (loss) per share«	4.889	(662)	2.483
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings (loss) per share«	1.008,3	1.003,2	1.003,2
Verwässerungseffekt der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	5,6	–	10,7
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings (loss) per share«	1.013,9	1.003,2	1.013,9
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 142, SFAS 133 und EITF 99-20:			
Ergebnis je Aktie (»basic earnings (loss) per share«)	4,84	(0,66)	2,46
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) (»diluted earnings (loss) per share«)	4,82	(0,66)	2,45

Die Auswirkungen aus der Ausübung beziehungsweise Wandlung von Options- und Wandelanleihen sind in Anmerkung 23 beschrieben.

Das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) für das Jahr 2001 berücksichtigt keine verwässernden Effekte aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, weil der Konzern ein negatives Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus Erstanwendungen auswies. Der gewogene Durchschnitt der ausgegebenen Aktien wäre potentiell durch 10,7 Mio. Aktien aus der Ausübung der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen verwässert worden, wenn der Konzern per 31. Dezember 2001 ein positives Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus Erstanwendungen gehabt hätte.

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

Aufgrund von Steuerreformen in Deutschland sind im Geschäftsjahr 2000 Ertragsteueraufwendungen in Höhe von € 263 Mio. berücksichtigt worden. Dies hatte eine Verminderung des Ergebnisses je Aktie um € 0,26 sowie des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) um € 0,26 zur Folge (vgl. Anmerkung 9).

36. Transaktionen mit nahestehenden Personen

DaimlerChrysler bezieht im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit weltweit Materialien und Dienstleistungen von zahlreichen Zulieferern. Unter diesen Zulieferern befinden sich auch Unternehmen, an denen DaimlerChrysler beteiligt ist oder die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats von DaimlerChrysler haben.

Mitsubishi Motor Manufacturing of America, eine Tochtergesellschaft der Mitsubishi Motors Corporation, produziert Dodge Stratus und Chrysler Sebring Coupes für die Chrysler Group. Wie in Anmerkung 3 erläutert, hält DaimlerChrysler eine Beteiligung in Höhe von 37% an der Mitsubishi Motors Corporation.

DaimlerChrysler hat mit McLaren Cars Ltd. eine Vereinbarung über die Entwicklung und die Produktion eines neuen Hochleistungs-Sportwagens (SLR) getroffen, dessen Markteinführung für Ende 2003 geplant ist. McLaren Cars Ltd. ist eine 100%-Tochtergesellschaft von TAG McLaren Holdings Ltd., an der DaimlerChrysler eine 40% Beteiligung hält.

Im Dezember 2002 hat DaimlerChrysler seine Beteiligung an dem Formel 1 Motorenhersteller Ilmor Engineering Ltd. von bisher 25% auf 55% erhöht. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass DaimlerChrysler bis 2005 die restlichen Anteile an der Gesellschaft erwerben wird. Die Gesellschaft wurde in Mercedes-Ilmor umbenannt. Ilmor Engineering Ltd. und DaimlerChrysler sind seit 1993 verantwortlich für Entwicklung, Design und Produktion von Mercedes-Benz Formel 1 Motoren, die von DaimlerChrysler im Rahmen der Unterstützung der Motorsportaktivitäten der Marke Mercedes-Benz an das West McLaren Team geliefert werden.

Im Mai 2002 hat die DaimlerChrysler Corporation ihre Produktionsstätte »Dayton Thermal Products« an Behr Dayton Thermal Products LLC veräußert. Behr Dayton Thermal Products LLC ist ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem Behr America Inc. eine Mehrheitsbeteiligung und die DaimlerChrysler Corporation eine Minderheitsbeteiligung hält. Die

DaimlerChrysler Corporation ist aufgrund eines im Zusammenhang mit der Veräußerung abgeschlossenen Lieferabkommens verpflichtet, ihren Minderheitsanteil an der Gesellschaft bis Mai 2004 zu halten und Produkte von dem Gemeinschaftsunternehmen zu erwerben.

Die Konzerngesellschaften DaimlerChrysler Coordination Center S.A. (DCCC) und DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) haben der debis Air Finance B.V. (dAF) mehrere Darlehen gewährt. DaimlerChrysler hält über seine Tochtergesellschaften DaimlerChrysler Services AG und DaimlerChrysler Aerospace AG eine 45% Beteiligung an debis Air Finance B.V. Die Darlehen haben zum 31. Dezember 2002 einen Buchwert von € 519 Mio. Im Jahr 2002 belief sich der höchste ausstehende Betrag aus diesen Darlehen auf € 546 Mio. Die Darlehen sind teilweise fest- und variabelverzinslich (basierend auf dem LIBOR).

DaimlerChrysler bezieht Produkte und Dienstleistungen von T-Systems ITS GmbH, einem IT-Unternehmen. Wie in Anmerkung 4 erläutert, hat DaimlerChrysler bis März 2002 eine 49,9% Beteiligung an T-Systems in Form eines Joint Venture gehalten. Im März 2002 hat sich DaimlerChrysler dazu entschlossen, das Joint Venture zu beenden. Hierbei hat DaimlerChrysler eine Verkaufsoption ausgeübt und seine Anteile für einen Erlös von € 4,7 Mrd. an die Deutsche Telekom veräußert. DaimlerChrysler bezieht weiterhin Produkte von T-Systems ITS.

Wie in Anmerkung 4 erläutert, hat DaimlerChrysler im April 2002 eine Option für den Verkauf der 40% Beteiligung an Conti Temic microelectronic GmbH an Continental ausgeübt. DaimlerChrysler bezieht weiterhin Produkte von Conti Temic.

Folgende Transaktionen wurden mit Aktionären von DaimlerChrysler getätigt:

- Im Jahr 2002 entstanden DaimlerChrysler Kosten in Höhe von rd. \$ 846.000 für Werbung und Marketing-Maßnahmen in einer US-Zeitschrift. Earl G. Graves, Mitglied des Aufsichtsrats und Aktionär der DaimlerChrysler AG, ist Chairman, Chief Executive Officer und alleiniger Anteilseigner der obersten Muttergesellschaft dieser Zeitschrift.
- Die DB Value GmbH, eine 100%-Tochter der Deutsche Bank AG, ist Eigentümerin von rd. 12% der ausgegebenen Aktien der DaimlerChrysler AG. DaimlerChrysler bezieht von der Deutsche Bank AG und ihren Tochtergesellschaften unterschiedliche Dienstleistungen. Die Gebühren für diese Dienstleistungen sind angemessen und marktüblich. Hilmar Kopper, Vorsitzender des Aufsichtsrats und Aktionär der DaimlerChrysler AG, war bis 22. Mai 2002 auch Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG.

37. Vergütung und Aktienbesitz des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie weitere Informationen bezüglich des Deutschen Corporate Governance Kodex

Vergütung – Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der DaimlerChrysler AG berechnen sich aus der Summe aller zufließenden Vergütungen in bar und geldwerten Vorteilen aus Sachbezügen. Diese Gesamtbezüge betragen im Jahr 2002 für den Vorstand der DaimlerChrysler AG € 50,8 Mio. Davon entfielen € 13,4 Mio. auf fixe und € 37,4 Mio. auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene Vergütungskomponenten. Im Jahr 2002 wurden keine Bezüge auf Basis langfristiger Vergütungskomponenten gewährt.

Dem Vorstand wurden im Jahr 2002 insgesamt 3,03 Mio. Stock Options, aus dem von der Hauptversammlung im Jahr 2000 genehmigten Optionsplan, als langfristige Vergütungskomponente sowie 476.500 Performance-Based Awards auf Basis eines 3-Jahres-Leistungsplans gewährt. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung befinden sich in Anmerkung 24.

Die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG betrug im Jahr 2002 € 2,5 Mio.

Directors' Dealings – Transaktionen von Aktien, Optionen und Derivaten der DaimlerChrysler AG und anderer Konzernunternehmen ¹ durch Mitglieder des Vorstands sowie deren Ehegatten bzw. Verwandte ersten Grades, die gemäß § 15a WpHG seit dem 1. Juli 2002 zu veröffentlichen sind, sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Name	Art der Transaktion	Gesellschaft	Aktie, Wertpapier oder Recht	Nennbetrag	Datum der Transaktion	Stückzahl	Kurs/Preis in €
Dr. Dieter Zetsche	Kauf	DCAG	Aktie	€ 2,60	3. 7. 2002	4.255	46,93
Prof. Klaus-Dieter Vöhringer	Kauf	DCAG	Aktie	€ 2,60	4. 9. 2002	1.000	39,50
Prof. Klaus-Dieter Vöhringer	Kauf	DCAG	Aktie	€ 2,60	19. 9. 2002	1.000	37,90
Prof. Klaus-Dieter Vöhringer	Kauf	DCAG	Aktie	€ 2,60	25. 9. 2002	2.000	34,92
Prof. Klaus-Dieter Vöhringer	Kauf	DCAG	Aktie	€ 2,60	9. 10. 2002	1.000	31,90

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie deren Ehegatten bzw. Verwandte ersten Grades haben in der zweiten Jahreshälfte 2002 keine Transaktionen von Aktien, Optionen und Derivaten der DaimlerChrysler AG und anderer Konzernunternehmen ¹ getätigt, die veröffentlichungspflichtig sind.

Anteilsbesitz – Am 31. Dezember 2002 waren 9,6 Mio. Aktien, Optionen oder Derivate (SAR) der DaimlerChrysler AG (0,95% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von aktiven Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Geschäfte mit nahestehenden Personen – Für die Darstellung der Geschäfte mit nahestehenden Personen, die auch Aktionäre von DaimlerChrysler sind, vergleiche letzter Absatz in Anmerkung 36.

¹ gegenwärtig fallen darunter die EADS und die Maschinenfabrik Esslingen AG

Vorausschauende Aussagen

Dieser Geschäftsbericht enthält unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf derzeitigen Überzeugungen des Managements von DaimlerChrysler beruhen. Sofern in diesem Geschäftsbericht die Begriffe »erwarten«, »davon ausgehen«, »glauben«, »einschätzen«, »annehmen«, »beabsichtigen«, »kann«, »planen«, »vorhersagen«, »sollte« oder ähnliche Ausdrücke benutzt werden, sollen sie vorausschauende Aussagen kennzeichnen, die insoweit gewissen Unsicherheitsfaktoren unterworfen sind.

Solche Faktoren sind z.B.:

- Veränderungen der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Bedingungen sowie der Geschäftsbedingungen, insbesondere eine mögliche Konjunkturabschwächung oder ein langsames Wirtschaftswachstum in Europa oder Nordamerika;
- Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze;
- die Produkteinführung von Wettbewerbern sowie eine mangelnde Kundenakzeptanz bezüglich unserer neuen Produkte oder Dienstleistungen;
- ein wachsender Wettbewerbsdruck, der die Fähigkeit zur Reduzierung von Rabatten und die Vornahme von Preiserhöhungen beschränkt;
- ob Chrysler, Freightliner und Mitsubishi Motors weiterhin in der Lage sind, ihren Turnaround Plan erfolgreich umzusetzen und insbesondere, ob sie in der Lage sind, Umsatzsteigerungen sowie Produktivitäts- und Kosteneinsparungsvorhaben umzusetzen;
- Verknappung oder Unterbrechung der Lieferung von Öl oder Fertigungsmaterial oder Arbeitsstreiks;
- Änderung von Gesetzen, Verordnungen oder der Regierungspolitik, insbesondere solche die Abgasemissionen, Kraftstoffverbrauch oder die Sicherheit betreffen sowie das Ergebnis von bestehenden und möglichen zukünftigen rechtlichen Verfahren;
- ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen;
- Änderungen der Geschäftsstrategie; sowie
- andere Risiken und Ungewissheiten, die beispielhaft im Kapitel »Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation« auf den Seiten 78ff dieses Geschäftsberichts beschrieben sind.

Sollte eine dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten eintreten oder sich die den Aussagen zugrundeliegenden Annahmen als unrichtig herausstellen, könnten die Ergebnisse wesentlich von den abgegebenen Erklärungen abweichen. Die DaimlerChrysler AG beabsichtigt nicht, solche vorausschauenden Aussagen und Informationen laufend zu aktualisieren und übernimmt auch keine diesbezügliche Verpflichtung. Die vorausschauenden Aussagen und Informationen gehen von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung aus.

Wichtige Gesellschaften im DaimlerChrysler-Konzern

	Anteil am Kapital ¹ in %	Eigenkapital ² in Millionen €	Umsatz ³ in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			2002	2001	2002	2001
Mercedes Car Group						
smart GmbH, Böblingen	100,0	76	974	996	1.245	1.037
Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Tuscaloosa	100,0	257	3.029	3.155	1.906	1.888
DaimlerChrysler India Private Limited, Poona	100,0	56	56	62	345	347
DaimlerChrysler South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria ⁴	100,0	356	2.048	1.807	3.881	4.450
Chrysler Group						
DaimlerChrysler Motors Company LLC, Auburn Hills ⁴	100,0	9.949	60.181	-	96.040	-
DaimlerChrysler Corporation, Auburn Hills	100,0	⁵	-	63.483	-	107.369
DaimlerChrysler Canada Inc., Windsor	100,0	⁵	14.414	15.692	12.767 ⁵	13.052 ⁵
DaimlerChrysler de Mexico S.A. de C.V., Mexico City	100,0	⁵	8.568	9.414	8.083 ⁵	10.287 ⁵
Nutzfahrzeuge						
EvoBus GmbH, Stuttgart ⁴	100,0	297	1.887	1.986	10.078	10.969
Mercedes-Benz Lenkungen GmbH, Düsseldorf	100,0	27	272	261	1.250	1.295
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	100,0	278	2.895	2.752	5.499	5.262
Detroit Diesel Corporation, Detroit	100,0	157	1.856	1.849	5.919	6.342
Freightliner LLC, Portland ⁴	100,0	536	8.692	8.072	12.340	12.810
Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V., Mexico-City ⁴	100,0	93	586	626	960	967
DaimlerChrysler do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo	100,0	205	1.323	1.731	9.799	10.958
DaimlerChrysler Argentina S.A., Buenos Aires ⁴	100,0	27	176	322	888	957
P.T. DaimlerChrysler Indonesia, Jakarta ⁴	95,0	76	138	153	1.222	1.231
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	66,9	118	629	478	3.489	3.364
MTU Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen ⁴	88,4	51	1.273	1.128	6.688	6.200

	Anteil am Kapital ¹ in %	Eigenkapital ² in Millionen €	Umsatz ³ in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			2002	2001	2002	2001
Vertrieb Fahrzeuge						
Mercedes-Benz USA, L.L.C., Montvale ⁴	100,0	346	11.287	11.396	1.644	1.549
DaimlerChrysler France S.A.S, Le Chesnay ⁴	100,0	154	3.466	3.252	2.818	2.190
DaimlerChrysler Belgium Luxembourg S.A., Brüssel	100,0	61	1.108	1.160	658	655
DaimlerChrysler Nederland B.V., Utrecht ⁴	100,0	60	1.162	1.193	761	679
DaimlerChrysler UK Ltd., Milton Keynes ⁴	100,0	177	5.226	4.769	2.517	1.535
DaimlerChrysler Danmark AS, Kopenhagen ⁴	100,0	23	292	289	388	361
DaimlerChrysler Sverige AB, Malmö	100,0	20	475	459	491	439
DaimlerChrysler Italia S.p.A., Rom ⁴	100,0	170	3.370	2.934	575	537
DaimlerChrysler Schweiz AG, Zürich	100,0	59	1.009	1.128	410	419
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	27	199	199	167	157
DaimlerChrysler Japan Co., Ltd., Tokio	100,0	53	2.340	2.511	441	457
DaimlerChrysler Australia/Pacific Pty. Ltd., Mulgrave ⁴	100,0	199	1.109	967	764	729
Dienstleistungen						
DaimlerChrysler Services AG, Berlin	100,0	989	0	0	304	314
DaimlerChrysler Bank AG, Stuttgart	100,0	546	340	342	1.622	1.483
DaimlerChrysler Services Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	36	945	1.712	⁵	⁵
DaimlerChrysler Services North America L.L.C., Farmington Hills	100,0	6.018	8.220	11.200	4.665	4.341
Chrysler Capital Company L.L.C., Norwalk	100,0	413	110	112	22	23
DaimlerChrysler Insurance Company, Farmington Hills	100,0	130	154	121	73	97
debis Financial Services Inc., Norwalk	100,0	20	130	348	56	152
Übrige Aktivitäten						
MTU Aero Engines GmbH, München ⁴	100,0	412	2.215	2.487	8.376	7.839
European Aeronautic Defence and Space Company EADS, N.V., Amsterdam ⁶	33,0	11.510	19.996	20.685	103.787	102.967
Mitsubishi Motors Corporation, Tokio ⁷	37,1	2.038	13.852	14.176	61.100	66.700
Hyundai Motor Company, Seoul	10,5	8.416	10.846 ⁸	18.949	49.000	50.000

1 Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

2 Eigenkapital aus landesrechtlichen Abschlüssen; umgerechnet mit den jeweiligen Jahresendkursen.

3 Umgerechnet mit den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

4 Vorkonsolidierte Abschlüsse.

5 Im konsolidierten Abschluss der Obergesellschaft enthalten.

6 Angaben auf Basis des publizierten Konzernabschlusses zum 30.09.2002 (Eigenkapital zum 30.09.2002; Umsatz Jan. bis Sep. 2002 bzw. 2001, Belegschaft am 30.09.2002 bzw. 30.09.2001).

7 Angaben auf Basis des publizierten Konzernabschlusses zum 30.09.2002 (Eigenkapital zum 30.09.2002; Umsatz von Apr.-Sept. 2002 bzw. 2001, Belegschaft am 30.09.2002 bzw. 30.09.2001).

8 Umsatz im ersten Halbjahr 2002.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Hilmar Kopper

Frankfurt am Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DaimlerChrysler AG
Vorsitzender

Erich Klemm¹

Sindelfingen
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
im DaimlerChrysler-Konzern,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DaimlerChrysler AG
Stellvertretender Vorsitzender

Manfred Göbels¹

Stuttgart
Leiter Mobilitäts- und Dienstleistungs-
konzepte, DaimlerChrysler AG

Nate Gooden¹

Detroit
Vice President of the International
Union, United Automobile, Aerospace
and Agricultural Implement Workers
of America (UAW)
(seit 26. Juni 2002)

Earl G. Graves

New York
Herausgeber und CEO
des Black Enterprise Magazine

Prof. Victor Halberstadt

Amsterdam
Professor für Finanzwirtschaft,
Universität Leiden, Niederlande

Robert J. Lanigan

Toledo
Chairman Emeritus
of Owens-Illinois, Inc.;
Founder Partner, Palladium Equity
Partners

Helmut Lense¹

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Untertürkheim
der DaimlerChrysler AG

Peter A. Magowan

San Francisco
President of San Francisco Giants

Gerd Rheude¹

Wörth
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Wörth
der DaimlerChrysler AG

Udo Richter¹

Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Bremen
der DaimlerChrysler AG

Wolf Jürgen Röder¹

Frankfurt am Main
Geschäftsführendes Vorstands-
mitglied der IG Metall

Dr. rer. pol. Manfred Schneider

Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Bayer AG

Peter Schönfelder¹

Augsburg
Vorsitzender des Betriebsrats
der EADS Deutschland GmbH,
Werk Augsburg

Stefan Schwaab¹

Gaggenau
Stellvertretender Vorsitzender
des Konzernbetriebsrats
im DaimlerChrysler-Konzern und
des Gesamtbetriebsrats
der DaimlerChrysler AG,
Stellvertretender Vorsitzender des
Betriebsrats des Werkes Gaggenau
der DaimlerChrysler AG

G. Richard Thoman

New York
Former President and Chief Executive
Officer of Xerox Corporation;
Managing Partner,
Corporate Perspectives

Bernhard Walter

Frankfurt am Main
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender
der Dresdner Bank AG

Lynton R. Wilson

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

Dr.- Ing. Mark Wössner

München
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender
und Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Bertelsmann AG

Bernhard Wurl¹

Frankfurt am Main
Zuständig für Betriebs- und
Mitbestimmungspolitik bei der
IG Metall Vorstandsverwaltung

Ausschüsse des Aufsichtsrats:**Ausschuss nach****§ 27 Abs. 3 MitbestG**

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Bernhard Wurl

Präsidialausschuss

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Bernhard Wurl

Prüfungsausschuss

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm
Stefan Schwaab
Bernhard Walter

Aus dem Aufsichtsrat**ausgeschieden:**

Stephen P. Yokich¹ †
Detroit
President of International Union,
United Automobile,
Aerospace and Agricultural
Implement Workers of America (UAW)
(ausgeschieden am 31. Mai 2002,
verstorben am 16. August 2002)

¹ Vertreter der Arbeitnehmer

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat sich im Geschäftsjahr 2002 in fünf Sitzungen ausführlich mit der wirtschaftlichen Lage und der strategischen Weiterentwicklung des Unternehmens und seiner Geschäftsbereiche sowie mit zahlreichen Einzelthemen befasst und diese mit dem Vorstand erörtert.

Der Präsidialausschuss ist im abgelaufenen Geschäftsjahr zu drei Sitzungen zusammengetreten. Er befasste sich neben Vorstandsangelegenheiten auch mit Fragen der Corporate Governance und bereitete die Sitzungen des Plenums vor. Der Prüfungsausschuss tagte im Jahr 2002 dreimal und behandelte dabei im Beisein der Wirtschaftsprüfer den Jahresabschluss 2001, den Halbjahresabschluss 2002 und erstmals auch den Zwischenbericht zum dritten Quartal 2002. Nach Bestellung durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit der Abschlussprüfung und legte die Prüfungsschwerpunkte des Geschäftsjahres fest. Der gemäß dem Mitbestimmungsgesetz gebildete Vermittlungsausschuss musste im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht tätig werden.

Der Aufsichtsrat wurde in allen seinen Sitzungen regelmäßig und umfassend vom Vorstand über die Lage des Unternehmens, vor allem über die Geschäfts- und Finanzlage, die Personalsituation, die Geschäftsentwicklung sowie über Investitionsvorhaben und grundsätzliche Fragen der Unternehmenspolitik informiert. Zudem unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat in seinen monatlichen Berichten fortlaufend über die wichtigsten Kennzahlen. Über besondere Geschäftsvorgänge wurde zusätzlich schriftlich informiert. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ließ sich außerdem in Einzelgesprächen regelmäßig vom Vorstand über alle wesentlichen Entwicklungen und Entscheidungen unterrichten. Interessenkonflikte von Aufsichtsratsmitgliedern sind im Berichtszeitraum nicht aufgetreten.

Themenschwerpunkte in den Beratungen des Aufsichtsrats waren die aktuelle Lage des Unternehmens sowie die Entwicklung der einzelnen Geschäftsbereiche vor dem Hintergrund eines schwierigen weltwirtschaftlichen Umfelds. In diesem Zusammenhang wurden auch Fragen des automobilen Produktportfolios behandelt. Im Nutzfahrzeubereich standen insbesondere die Asien-Strategie und Kooperationen mit der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) sowie der Hyundai Motor Company (HMC) im Mittelpunkt. Ein weiteres Thema war die Weiterentwicklung der Corporate Governance bei DaimlerChrysler, auch unter dem Aspekt neuer gesetzlicher Rahmenbedingungen in den USA und Deutschland.

In der Aufsichtsratssitzung im Februar 2002 wurden als Schwerpunkte der Tagesordnung der Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG sowie der Konzernabschluss behandelt. Nach eingehender Erörterung stimmte der Aufsichtsrat der mittelfristigen Unternehmensplanung 2002 bis 2004 einschließlich der Investitions-, Personal- und Ergebnisplanung zu und verabschiedete den Finanzierungsrahmen für das Geschäftsjahr 2002. Der Aufsichtsrat ließ sich detailliert über die Situation und die Strategie im Geschäftsfeld Mercedes Car Group berichten. Ferner stimmte er dem Verkauf des österreichischen Werkes Eurostar an Magna Steyr zu, bei gleichzeitigem Verbleib der Produktion der Fahrzeuge Minivan und Cherokee in Graz. Breiten Raum nahm zudem die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung ein.

Im April 2002 stimmte der Aufsichtsrat der Finanzierung von Investitionen zum Aufbau eines neuen Motorenwerks in Köllda/Thüringen zu. In dem Werk, in dem 500 neue Arbeitsplätze entstehen, sollen durch ein Gemeinschaftsunternehmen der DaimlerChrysler AG und MMC Benzinmotoren für Fahrzeuge der Marken Mitsubishi und smart produziert werden. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat zudem ausführlich über die Situation bei der EADS sowie die allgemeine Lage in der Luft- und Raumfahrtindustrie. Außerdem fasste der Aufsichtsrat Beschlüsse zur Finanzierung von Produktionsanlagen für den Bau des CLK Cabriolet und des Crossfire bei Karmann. Darüber hinaus fand eine Kapitalerhöhung bei der Freightliner LLC die Zustimmung des Aufsichtsrats.

Im Juli erörterte der Aufsichtsrat die Strategie des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge. Er ließ sich dazu umfassend vom Vorstand über die strategischen Ziele und deren Konsequenzen sowie die gegenwärtige Verfassung der Nutzfahrzeugmärkte informieren. Der Halbjahresbericht 2002 wurde vorgestellt, und über die Beauftragung der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2002 und die dazu festgelegten Prüfungsschwerpunkte durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrats wurde informiert. Der Aufsichtsrat stimmte dem Weiteren Stilllegungs- und Verkaufsplänen mit Blick auf einzelne Komponentenwerke der Chrysler Group zu. Zudem befasste er sich mit der allgemeinen Marktentwicklung in Asien und der Lage bei MMC, einschließlich des Stands der Restrukturierungsmaßnahmen.

Den Schwerpunkt der Sitzung im September bildeten Entscheidungen im Nutzfahrzeugbereich. Der Aufsichtsrat stimmte dem Erwerb einer 43%igen Beteiligung am auszugründenden Nutzfahrzeuggeschäft von MMC zu. Des Weiteren bewilligte er den Erwerb einer 50%igen Beteiligung an dem auszugründenden Nutzfahrzeuggeschäft der Hyundai Motor Company. In diesem Zusammenhang beschäftigte sich der Aufsichtsrat auch mit Finanzierungsfragen bei MMC. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten Personalentscheidungen. Herr Klaus-Dieter Vöhringer, zuständig für Forschung und Technologie, schied zum 31. Dezember 2002 aus dem Vorstand aus. Als Nachfolger hat der Aufsichtsrat Herrn Thomas Weber mit Wirkung vom 1. Januar 2003 für die Dauer von drei Jahren zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt. Zudem wurden die Herren Wolfgang Bernhard und Rüdiger Grube, beide bisher stellvertretende Vorstandsmitglieder, vor dem Hintergrund ihrer Leistungen bis zum Jahr 2007 zu ordentlichen Vorstandsmitgliedern bestellt. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat ausführlich über die Lage und aktuelle strategische Überlegungen der Chrysler Group. Dabei wurde eingehend über das künftige Produktportfolio informiert. Im Hinblick auf eine Restrukturierung der Formel-1-Aktivitäten wurde dem schrittweisen Kauf von 75% der Anteile an Ilmor UK zugestimmt.

In der letzten Sitzung im Jahr 2002 am 12. Dezember hat der Aufsichtsrat nach eingehender Erörterung der mittelfristigen Unternehmensplanung 2003 bis 2005 einschließlich der Investitions-, Personal- und Ergebnisplanung zugestimmt und den Finanzierungsrahmen für das Jahr 2003 verabschiedet. Darüber hinaus wurde die weitere Finanzierung der Toll Collect GmbH und der debis AirFinance beschlossen. Zudem ließ sich der Aufsichtsrat über die Regelungen im Zusammenhang mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex und dem Sarbanes-Oxley Act berichten und erörterte deren Umsetzung im Unternehmen. Nach ausführlicher Beratung wurden eine Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG sowie neue Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat und dessen Ausschüsse verabschiedet.

Ende Januar 2003 fasste der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidiums eine Reihe von Beschlüssen zur weiteren Verkleinerung und Verjüngung des Vorstands. Danach werden die Bestellungen der Herren Manfred Bischoff, Klaus Mangold und Gary C. Valade zum 16. Dezember 2003 auslaufen. Herr Grube wird dann zusätzlich zu seinem bisherigen Verantwortungsbereich den Teil der Aufgaben von Herrn Bischoff übernehmen, der die Beteiligung an der Mitsubishi Motors Corporation umfasst. Die Verantwortung für das Geschäftsfeld Dienstleistungen wird in Nachfolge von Herrn Mangold an Herrn Bodo Uebber übertragen, der mit Wirkung vom 16. Dezember 2003 für die Dauer von drei Jahren zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt wurde. Herr Thomas W. Sidlik, der mit Wirkung vom 16. Dezember 2003 für weitere fünf Jahre bestellt wurde, wird ab diesem Zeitpunkt die Verantwortung für den weltweiten Einkauf von Herrn Valade übernehmen. Das von Herrn Sidlik bis dahin verantwortete Ressort Einkauf Chrysler Group wird auf Vorstandsebene nicht wieder besetzt. Es ist geplant, dass die Herren Bischoff, Mangold und Valade dem Unternehmen weiter beratend zur Verfügung stehen.

Um für die Kontinuität im Vorstand Sorge zu tragen, hat der Aufsichtsrat außerdem mit Wirkung zum 16. Dezember 2003 die Bestellung von Herrn Manfred Gentz für ein weiteres Jahr sowie die Bestellungen der Herren Eckhard Cordes und Dieter Zetsche für weitere fünf Jahre beschlossen. Die Verantwortungsbereiche der Herren Cordes, Gentz und Zetsche bleiben unverändert.

Der Jahresabschluss 2002 der DaimlerChrysler AG und der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den Konzernabschluss nach US- GAAP. Dieser ist in Euro aufgestellt sowie um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen gemäß § 292 a HGB ergänzt worden. Der vorliegende US-GAAP-Konzernabschluss befreit gemäß § 292 a HGB von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht.

Sämtliche Abschlussunterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Sie wurden von Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat geprüft und im Beisein der Prüfer erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlussprüfer angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung festgestellt, dass Einwendungen nicht zu erheben sind.

In der Sitzung am 19. Februar 2003 hat der Aufsichtsrat den Konzernabschluss 2002 gebilligt und den Jahresabschluss 2002 der DaimlerChrysler AG gebilligt und damit festgestellt sowie dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zugestimmt.

Mit Wirkung zum 31. Mai 2002 schied Herr Stephen P. Yokich als Vertreter der Arbeitnehmer aus dem Gremium aus. Als Nachfolger wurde Herr Nate Gooden gerichtlich mit Wirkung zum 26. Juni 2002 als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt der Unternehmensleitung sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der DaimlerChrysler AG für den hohen persönlichen Einsatz und ihre Leistung im Geschäftsjahr 2002.

Stuttgart-Möhringen, im Februar 2003

Der Aufsichtsrat



Hilmar Kopper
Vorsitzender



Corporate Governance

Fragen der Unternehmensführung und Unternehmenskontrolle werden unter dem Stichwort »Corporate Governance« in breiten Teilen der Öffentlichkeit lebhaft diskutiert. DaimlerChrysler unterstützt die verschiedenen Initiativen zur Verbesserung der Corporate Governance. Viele der daraus entstandenen Grundsätze und Empfehlungen werden bereits seit längerem in unserem Unternehmen praktiziert. Gerade weil DaimlerChrysler ein Unternehmen ist, das seine Wurzeln in Deutschland und in den USA hat, wollen Vorstand und Aufsichtsrat das Corporate-Governance-System von DaimlerChrysler international ausrichten und transparent machen. Dieses Ziel verfolgt auch dieser Bericht.

Rahmenbedingungen

Der Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance von DaimlerChrysler als einer Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland ergibt sich aus dem deutschen Recht, insbesondere dem Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht, sowie der Satzung der Gesellschaft.

Aufgrund der Notierung der Aktien unserer Gesellschaft an ausländischen Börsen, insbesondere an der New York Stock Exchange, sind auch die jeweils geltenden Kapitalmarktgesetze und Zulassungsregeln dieser Börsen von Bedeutung. Besondere Beachtung hat in der Öffentlichkeit unter diesen rechtlichen Rahmenbedingungen das Sarbanes-Oxley-Gesetz der USA gefunden. Da wir als ein an der New Yorker Stock Exchange gelistetes Unternehmen auch diese Bestimmungen beachten müssen, setzen wir uns für die Übereinstimmung börsenrechtlicher Vorschriften ein.

Aktionäre und Hauptversammlung

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

Der Hauptversammlung sind verschiedene wichtige Entscheidungen vorbehalten. Dazu zählen unter anderem:

- die Verwendung des Bilanzgewinns und – in den vom Gesetz bestimmten Fällen – die Feststellung des Jahresabschlusses sowie die Billigung des Konzernabschlusses;
- die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats;
- die Wahl des Abschlussprüfers;
- die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern und gegebenenfalls deren Abberufung;
- Satzungsänderungen;
- Maßnahmen der Kapitalbeschaffung - auch für aktienbasierte Vergütungen - und der Kapitalherabsetzung;
- die Genehmigung von Aktienrückkäufen, die auf 10% der ausgegebenen Aktien begrenzt ist;
- die Zustimmung zu bestimmten Unternehmensverträgen.

Der Einfluss der Hauptversammlung auf die Leitung des Unternehmens ist begrenzt. Über Fragen der Geschäftsführung kann die Hauptversammlung grundsätzlich nur entscheiden, wenn der Vorstand dies verlangt.

Duales Führungssystem

Der DaimlerChrysler AG ist durch das deutsche Gesellschaftsrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben. Danach leitet der Vorstand das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand bestellt, überwacht und berät. Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinsam die Verantwortung für die Unternehmensleitung. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit des Vorstands. Der Aufsichtsrat ist in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung sind, eingebunden. Der Aufsichtsratsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats werden zur einen Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus von den deutschen Arbeitnehmern gewählten Vertretern. Die von den Aktionären gewählten Anteilseignervertreter und die Arbeitnehmervertreter sind gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Nähere Informationen dazu sind im Internet abrufbar unter: www.daimlerchrysler.com/corgov_d.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat hat mit dem Präsidial-, dem Prüfungs- und dem Vermittlungsausschuss drei Ausschüsse gebildet.

Der Präsidialausschuss ist insbesondere für die vertraglichen Angelegenheiten des Vorstands verantwortlich und schließt mit dem Vorstand Verträge ab. Im Übrigen unterstützt und berät er den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements. Er erörtert die Zwischenabschlüsse sowie die Jahresabschlüsse des DaimlerChrysler-Konzerns und der DaimlerChrysler AG. Der Ausschuss gibt Empfehlungen für die Wahl der Wirtschaftsprüfer und erteilt ihnen nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Jahresabschlussprüfung. Dabei legt er die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Prüfungsausschuss lässt sich von den Abschlussprüfern über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über Meinungsverschiedenheiten mit dem Vorstand berichten. Darüber hinaus gibt der Prüfungsausschuss Empfehlungen an den Aufsichtsrat, u. a. über die Gewinnverwendung und über Kapitalmaßnahmen. Künftig werden auch sämtliche Nichtprüfungsleistungen vom Prüfungsausschuss genehmigt.

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

Vorstand

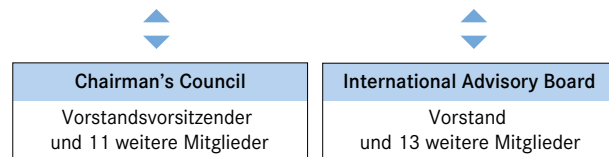
Der Vorstand der DaimlerChrysler AG besteht derzeit aus 13 Mitgliedern. Die Geschäftsordnung legt die Verantwortungsbereiche des gesamten Vorstands, des Vorsitzenden und der einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Die Verantwortungsbereiche der einzelnen Vorstandsmitglieder sind auf den Seiten 6 und 7 dieses Geschäftsberichts abgedruckt.

Die Führungsstruktur spiegelt die globale Ausrichtung des Unternehmens und dessen Konzentration auf das Fahrzeuggeschäft wider und ermöglicht gleichzeitig eine starke Fokussierung auf Märkte und Kunden. Der DaimlerChrysler-Vorstand ist in fünf operativen Geschäftsfeldern (Mercedes Car Group, Chrysler Group, Nutzfahrzeuge, Dienstleistungen, Industrielle Beteiligungen) und in sieben Funktionalressorts, darunter Querschnittsfunktionen wie Finanzen & Controlling, Einkauf und Personal, organisiert.

Hauptversammlung	
Alle Aktionäre	
Aufsichtsrat	
10 Aktionärsvertreter	10 Arbeitnehmervertreter
Vorstand	
13 Mitglieder	

Aufsichtsrat	
10 Aktionärsvertreter	10 Arbeitnehmervertreter
Präsidialausschuss	
2 Aktionärs- und 2 Arbeitnehmervertreter	
Prüfungsausschuss	
2 Aktionärs- und 2 Arbeitnehmervertreter	
Vermittlungsausschuss	
2 Aktionärs- und 2 Arbeitnehmervertreter	

Vorstand	
13 Mitglieder (Vorsitzender, 5 Mitglieder operative Geschäftsfelder, 7 Mitglieder Funktionalressorts)	
Vorstandsausschüsse, z.B. EAC	



Executive Automotive Committee

Als Ausschuss des Vorstands wurde das Executive Automotive Committee (EAC) eingerichtet. Aufgabe des EAC ist es, alle übergreifenden, automobilbezogenen Themenstellungen zu koordinieren und Potenziale zur Steigerung der Effizienz aufzuzeigen. Das EAC bereitet die Entscheidungen des Vorstands vor und unterrichtet den Vorstand laufend über seine Aktivitäten. Weitere Details zum EAC finden Sie auf den Seiten 42 und 43 dieses Geschäftsberichts.

Chairman's Council

Das Chairman's Council wird vom Vorstandsvorsitzenden der DaimlerChrysler AG geleitet. Dieses Gremium kombiniert Elemente der US-amerikanischen und der deutschen Corporate Governance. Es berät den Vorstand insbesondere in Fragen der globalen Geschäftsstrategie.

International Advisory Board

Das International Advisory Board (IAB) berät gemeinsam mit dem Vorstand von DaimlerChrysler weltwirtschaftliche, technologische, politische und soziale Entwicklungen sowie deren Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des Unternehmens.

Das IAB setzt sich aus hochrangigen internationalen Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft zusammen. Zusätzlich werden jeweils Gastredner eingeladen, um über aktuelle Themen zu referieren.

Rechnungslegung

Die Rechnungslegung des DaimlerChrysler-Konzerns erfolgt nach den United States Generally Accepted Accounting Principles (US-GAAP); nähere Erläuterungen zu den US-GAAP sind auf Seite 94 dieses Geschäftsberichts enthalten. Der Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Risikomanagement

DaimlerChrysler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der globalen Ausrichtung von DaimlerChrysler Rechnung trägt (Einzelheiten sind auf Seite 78 ff. dieses Geschäftsberichts enthalten oder im Internet unter www.daimlerchrysler.com/corpgov_d unter der Rubrik Transparenz). Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und gegensteuernde Maßnahmen einleiten kann.

Der Aufsichtsratsvorsitzende hält regelmäßig Kontakt mit dem Vorstand, um mit ihm neben der Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern.

Transparenz

DaimlerChrysler unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage sowie über wesentliche geschäftliche Veränderungen im Unternehmen.

Nach dem Prinzip der fair disclosure werden alle Aktionäre bei Informationen gleich behandelt. Sämtliche neuen Tatsachen, die Finanzanalysten und institutionellen Investoren mitgeteilt werden, stellt DaimlerChrysler grundsätzlich allen Aktionären zeitgleich zur Verfügung. Soweit Informationen im Ausland aufgrund der jeweiligen kapitalmarktrechtlichen Vorschriften veröffentlicht werden, stellt die Gesellschaft diese auch im Inland in der Originalfassung oder zumindest in englischer Sprache unverzüglich zur Verfügung. Um eine zeitnahe und gleichmäßige Information sicherzustellen, nutzt DaimlerChrysler das Internet, aber zusätzlich auch andere Kommunikationswege.

In einem Finanzkalender werden alle Termine wesentlicher Veröffentlichungen (z. B. Geschäftsbericht, Zwischenberichte oder Hauptversammlung) vorab veröffentlicht. Der Finanzkalender ist auch im Internet abrufbar unter: www.daimlerchrysler.com/ir/termine.

Außerhalb der regelmäßigen Berichterstattung veröffentlicht DaimlerChrysler unverzüglich neue Tatsachen, die in ihrem Tätigkeitsbereich eingetreten und nicht öffentlich bekannt sind, wenn sie wegen der Auswirkungen auf die Vermögens- und Finanzlage oder auf den allgemeinen Geschäftsverlauf von DaimlerChrysler geeignet sind, den Börsenkurs der Aktien der DaimlerChrysler AG erheblich zu beeinflussen (Ad-hoc-Publizität).

Ebenso veröffentlicht DaimlerChrysler entsprechend den gesetzlichen Vorschriften unverzüglich nach Eingang der Meldung, dass jemand durch Erwerb, Veräußerung oder auf sonstige Weise 5, 10, 25, 50 oder 75% der Stimmrechte an der DaimlerChrysler AG erreicht, über- oder unterschreitet.

Wertpapiergeschäfte von Mitgliedern des Vorstands oder Aufsichtsrats (sowie von ihnen durch das Wertpapierhandelsgesetz gleichgestellten Personen) veröffentlicht DaimlerChrysler nach den Bestimmungen des Wertpapierhandelsgesetzes unverzüglich, nachdem ihr diese mitgeteilt worden sind (directors dealings). Im Anhang zum Konzernabschluss auf Seite 142 dieses Geschäftsberichts werden entsprechende Angaben gemacht. Sie sind entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen auch im Internet abrufbar unter: www.daimlerchrysler.com/corpgov_d.

Integrity Code

Der Integrity Code ist eine bereits seit 1999 bestehende Richtlinie. Die Richtlinie stellt einen verbindlichen Handlungsrahmen für sämtliche Beschäftigten weltweit dar, auf die regelmäßig hingewiesen wird. Sie definiert unter anderem das Verhalten im internationalen Geschäftsverkehr, den Umgang mit Interessenkonflikten, Fragen der Gleichbehandlung, die Rolle der internen Kontrollsysteme sowie den Anspruch auf Einhaltung gesetzlicher Normen und sonstiger interner und externer Regelungen.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Nach § 161 AktG haben Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Aktiengesellschaft jährlich zu erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden. Bei ihrer erstmals für das Jahr 2002 angeordneten Abgabe kann die Erklärung auf die Mitteilung beschränkt werden, dass den Empfehlungen entsprochen wird oder welche Empfehlungen nicht angewandt werden. Die Erklärung ist den Aktionären dauerhaft zugänglich zu machen.

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

Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG haben sich entschlossen, nicht nur Abweichungen von im Kodex enthaltenen Empfehlungen (dazu I.), sondern auch – ohne dass insoweit eine Rechtspflicht bestünde – Abweichungen von den im Kodex enthaltenen Anregungen (dazu II.) offen zu legen. Dabei wird aus Gründen der sprachlichen Einfachheit lediglich die männliche Form verwendet. Inhaltlich sind gleichermaßen weibliche wie männliche Personen gemeint. (Diese Erklärung ist im Internet abrufbar unter: www.daimlerchrysler.com/corpgov_d.)¹

I. Empfehlungen

Vorstand und Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 26.11.2002 im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« entsprochen wird. Lediglich die folgenden Empfehlungen werden nicht angewendet:

1. Ziffer 3.8 Abs. 2 (D & O-Versicherung für Vorstand und Aufsichtsrat)¹

Schließt die Gesellschaft für Vorstand und Aufsichtsrat eine D & O-Versicherung ab, so soll nach Ziffer 3.8 Abs. 2 des Kodex ein angemessener Selbstbehalt vereinbart werden.

Die D & O-Versicherung der DaimlerChrysler AG für Vorstand und Aufsichtsrat sieht keinen Versicherungsschutz für vorsätzliche Handlungen und Unterlassungen sowie wissentliche Pflichtverletzungen vor.

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

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

deshalb, weil im Ausland ein Selbstbehalt weithin unüblich ist. Auch für leicht oder grob fahrlässiges Verhalten von Vorstandsmitgliedern sieht die D & O-Versicherung der DaimlerChrysler AG keinen Selbstbehalt vor. In Fällen grob fahrlässiger Pflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern kann der für Personalangelegenheiten zuständige Präsidialausschuss des Aufsichtsrats einen prozentualen Abschlag von dem variablen Teil der Vergütung des betreffenden Vorstandsmitgliedes beschließen, womit im wirtschaftlichen Ergebnis ein Selbstbehalt erreicht wird. Diese Regelung trägt nach Ansicht der DaimlerChrysler AG einer sachgerechten Beurteilung von Einzelfällen besser Rechnung als der pauschalierende Ansatz des Kodex.

2. Ziffer 4.3.5 (Genehmigung von Nebentätigkeiten) ¹

Gemäß Ziffer 4.3.5 des Kodex sollen Vorstandsmitglieder Nebentätigkeiten, insbesondere Aufsichtsratsmandate außerhalb des Unternehmens, nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats übernehmen.

Aus Gründen der Praktikabilität der Aufsichtsratsstätigkeit wird die Zustimmung nicht vom Gesamtgremium, sondern vom Aufsichtsratsvorsitzenden erteilt. Aus demselben Grund wird sie ferner nur in Fällen vergüteter Nebentätigkeiten verlangt (aber z. B. nicht bei ehrenamtlichen Beirats- oder Stiftungsratsstätigkeiten). Über die diesbezüglichen Entscheidungen des Aufsichtsratsvorsitzenden wird das Präsidium informiert.

3. Ziffer 5.4.5 (Vergütung des Aufsichtsrats) ¹

Gemäß Ziffer 5.4.5 Abs. 2 des Kodex sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats neben einer festen eine erfolgsorientierte Vergütung erhalten.

Es ist beabsichtigt, über den Vorschlag einer entsprechenden Satzungsänderung zur Einführung einer erfolgsabhängigen Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden.

Gemäß Ziffer 5.4.5 Abs. 3 des Kodex sollen die vom Unternehmen an die Mitglieder des Aufsichtsrats gezahlten Vergütungen oder gewährten Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, individualisiert im Anhang zum Konzernabschluss gesondert angegeben werden.

Eine individualisierte Angabe ist ab dem Geschäftsjahr 2004 vorgesehen. Im Jahr 2004 werden die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat neu gewählt werden. Daher erscheint es angemessen, ab diesem Zeitpunkt eine individualisierte Angabe vorzunehmen und bis zu diesem Zeitpunkt die Vergütungen oder gewährten Vorteile zusammenfassend für sämtliche Aufsichtsratsmitglieder darzustellen.

4. Ziffer 7.1.4 (Liste der Drittunternehmen) ¹

Nach Ziffer 7.1.4 des Kodex soll die Gesellschaft eine Liste von Drittunternehmen veröffentlichen, in der u. a. das Ergebnis des letzten Geschäftsjahres angegeben werden soll.

Von der Angabe des Ergebnisses des letzten Geschäftsjahres wird abgesehen. Denn zum einen orientieren sich die Steuerungsmechanismen der DaimlerChrysler AG nicht an juristischen Einheiten, sondern an Geschäftseinheiten, über deren Ergebnisse die Segmentberichterstattung Auskunft gibt. Zum anderen würde eine derartige Ergebnisangabe keine aussagekräftigen Informationen liefern, weil solche Ergebnisangaben auf unterschiedlichen nationalen Rechnungslegungsvorschriften beruhen. Schließlich können große Missverständnisse durch die separate Darstellung von Einzelabschlüssen ohne genaue Abgrenzung zu den zu konsolidierenden Tochterunternehmen entstehen.

II. Anregungen

Zur Erläuterung von Abweichungen von Anregungen besteht keine Verpflichtung.

Vorstand und Aufsichtsrat erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 26. 11. 2002 im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Anregungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« entsprochen wird. Lediglich die folgenden Anregungen werden nicht angewendet:

1. Ziffer 2.3.3 (Stimmrechtsvertretung bei der Hauptversammlung) ¹

Der Vorstand sollte nach Ziffer 2.3.3 des Kodex für die Bestellung eines Vertreters für die weisungsgebundene Ausübung des Stimmrechts der Aktionäre sorgen; dieser sollte auch während der Hauptversammlung erreichbar sein.

Es ist – wie sogleich zu Ziffer 2.3.4 des Kodex dargelegt wird – nicht beabsichtigt, die gesamte Hauptversammlung im Internet zu übertragen. Es wird daher regelmäßig kein Erfordernis bestehen, sich während der Hauptversammlung mit dem Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft in Verbindung zu setzen. Darüber hinaus lassen sich technische Probleme bei der Sicherstellung der Erreichbarkeit des Vertreters über die gegenwärtig zur Verfügung stehenden Kommunikationsmedien nicht ausschließen.

2. Ziffer 2.3.4 (Übertragung der Hauptversammlung) ¹

Die Gesellschaft sollte den Aktionären nach Ziffer 2.3.4 des Kodex die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (z. B. Internet) ermöglichen.

Die Hauptversammlung wird bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen. Eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge einzelner Aktionäre, könnte als weitgehender Eingriff in die Persönlichkeitssphäre auch von Aktionären empfunden werden. Deshalb soll von einer derartigen Übertragung abgesehen werden.

3. Ziffer 4.2.4 (Vergütung des Vorstands) ¹

Die Angaben zur Vergütung der Vorstandsmitglieder im Anhang des Konzernabschlusses sollten gemäß Ziffer 4.2.4 individualisiert erfolgen.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder wird dargestellt, aufgeteilt in fixe und variable Bestandteile sowie in Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung. Diese Angaben sind wesentlich für die Beurteilung, ob die Aufteilung der Vergütung in garantierte und erfolgsabhängige Teile angemessen ist, und ob von der Vergütungsstruktur die beabsichtigte Anreizwirkung für die Vorstandsmitglieder ausgeht. Sie werden erstmals im Jahr 2003 für das Geschäftsjahr 2002 gemacht. Da es sich beim Vorstand der DaimlerChrysler AG um ein Kollegialorgan handelt, kommt es entscheidend auf die Anreizwirkung für das Gesamtorgan, nicht auf jene für einzelne Vorstandsmitglieder an. Im Übrigen droht eine individualisierte Angabe zu einer Nivellierung leistungs- und aufgabenbezogener Vergütungsunterschieden zu führen.

4. Ziffer 5.2 (Vorsitz im Prüfungsausschuss) ¹

Nach Ziffer 5.2 des Kodex sollte der Aufsichtsratsvorsitzende nicht den Vorsitz im Prüfungsausschuss (Audit Committee) innehaben.

Der Aufsichtsratsvorsitzende hat gegenwärtig den Vorsitz im Prüfungsausschuss inne. Um während der laufenden Amtsperiode des Aufsichtsrats eine Neuverteilung der Zuständigkeiten zu vermeiden, wird der Aufsichtsratsvorsitzende den Vorsitz im Prüfungsausschuss bis zur Neuwahl der Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat im Jahr 2004 ausüben. Danach wird der Aufsichtsrat über den Sachverhalt erneut entscheiden.

5. Ziffer 5.4.4 (Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern) ¹

Nach Ziffer 5.4.4 des Kodex kann durch die Wahl bzw. Neuwahl von Aufsichtsratsmitgliedern zu unterschiedlichen Terminen und für unterschiedliche Amtsperioden Veränderungserfordernissen Rechnung getragen werden.

Es ist beabsichtigt, unterschiedliche Amtsperioden bei der Neuwahl der Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat im Jahr 2004 einzuführen, weil andernfalls in bestehende Bestellungen eingegriffen werden müsste.

6. Ziffer 5.4.5 (Ausweis der Aufsichtsratsvergütung) ¹

Gemäß Ziffer 5.4.5 Abs. 3 des Kodex sollte die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder im Anhang des Konzernabschlusses individualisiert, aufgegliedert nach Bestandteilen ausgewiesen werden. Ferner sollte eine erfolgsabhängige Vergütung auch auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile enthalten.

Eine individualisierte Angabe wird ab dem Geschäftsjahr 2004 erfolgen. Im Jahr 2004 werden die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat neu gewählt werden. Daher erscheint es angemessen, ab diesem Zeitpunkt eine individualisierte Angabe vorzunehmen und bis zu diesem Zeitpunkt eine zusammenfassende Darstellung für sämtliche Aufsichtsratsmitglieder vorzunehmen.

Stuttgart, im Dezember 2002,
DaimlerChrysler AG

Der Vorstand

Der Aufsichtsrat

¹ Der Text in Klammern ist nicht Bestandteil der Erklärung.

Internationale Konzernrepräsentanzen

Berlin

Tel. +49 30 2594 1100

Fax +49 30 2594 1109

Abidjan

Tel. +225 21 75 1001

Fax +225 21 75 1090

Abu Dhabi

Tel. +97 14 8833 200

Fax +97 14 8833 201

Bangkok

Tel. +662 334 6100

Fax +662 676 5550

Brüssel

Tel. +32 2 23311 33

Fax +32 2 23311 80

Budapest

Tel. +361 451 2233

Fax +361 451 2201

Buenos Aires

Tel. +54 11 4801 3585

Fax +54 11 4808 8702

Caracas

Tel. +58 241 613 2540

Fax +58 241 613 2542

Hanoi

Tel. +84 8 8959 710

Fax +84 8 8958 714

Hong Kong

Tel. +85 2 2594 8876

Fax +85 2 2594 8801

Istanbul

Tel. +90 212 482 3520

Fax +90 212 482 3521

Kairo

Tel. +20 2 524 6127

Fax +20 2 524 6700

Kiew

Tel. +380 44 235 5251

Fax +380 44 235 5288

Lagos

Tel. +234 1 2612 088

Fax +234 1 4618 728

Ljubljana

Tel. +386 61 1883 797

Fax +386 61 1883 799

London

Tel. +44 193 28 67 350

Fax +44 193 28 60 738

Madrid

Tel. +34 91 484 6161

Fax +34 91 484 6019

Melbourne

Tel. +61 39 566 9104

Fax +61 39 566 9110

Mexico City

Tel. +52 55 5081 7376

Fax +52 55 5081 7674

Moskau

Tel. +7 095 926 4018

Fax +7 095 745 2614

Neu Delhi

Tel. +91 1 1410 4959

Fax +91 1 1410 5226

Paris

Tel. +33 1 39 23 5400

Fax +33 1 39 23 5442

Peking

Tel. +86 10 6590 0158

Fax +86 10 6590 6237

Pretoria

Tel. +27 12 677 1502

Fax +27 12 666 8191

Rom

Tel. +39 06 4144 2405

Fax +39 06 4121 9097

São Paulo

Tel. +55 11 4178 0602

Fax +55 11 4173 7118

Seoul

Tel. +822 2112 2656

Fax +822 2112 2600

Singapur

Tel. +65 6849 8321

Fax +65 6849 8493

Skopje

Tel. +389 2 114 016

Fax +389 2 114 754

Sofia

Tel. +359 2 91 988 77

Fax +359 2 945 40 48

Taipeh

Tel. +886 2 2715 9696

Fax +886 2 2719 2776

Taschkent

Tel. +998 71 120 6374

Fax +998 71 120 6674

Teheran

Tel. +98 21 204 6047

Fax +98 21 204 6126

Tel Aviv

Tel. +972 9957 9091

Fax +972 9957 6872

Tokio

Tel. +81 3 5572 7172

Fax +81 3 5572 7126

Warschau

Tel. +48 22 697 7040

Fax +48 22 654 8633

Washington D.C.

Tel. +1 202 414 6747

Fax +1 202 414 6716

Windsor, Ontario

Tel. +1 519 973 2101

Fax +1 519 973 2226

Zagreb

Tel. +38 51 489 1500

Fax +38 51 489 1501

Sieben-Jahres-Übersicht ¹

Werte in Millionen €	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:							
Umsatz	101.415	117.572	131.782	149.985	162.384	152.873	149.583
Personalaufwand	21.648	23.370	25.033	26.158	26.500	25.095	24.163
davon: Löhne und Gehälter	17.143	18.656	19.982	21.044	21.836	20.073	19.701
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	5.751	6.501	6.693	7.575	7.395	6.008	6.156
Operating Profit	6.212	6.230	8.593	11.012	9.752	(1.318)	6.854
Operating Profit in % des Umsatzes	6,1%	5,3%	6,5%	7,3%	6,0%	(0,9%)	4,6%
Finanzergebnis	408	633	763	333	156	154	2.208
Ergebnis vor Ertragssteuern und außerordentliches Ergebnis	5.693	6.145	8.093	9.657	4.476	(1.483)	6.068
Net Operating Income	–	4.946	6.359	7.032	4.383	1.647	4.335
Net Operating Income in % der Net Assets (RONA)	–	10,9%	12,7%	13,2%	7,4%	2,5%	6,7%
Konzernergebnis	4.022	6.547	4.820	5.746	7.894	(662)	4.718
Konzernergebnis je Aktie (€)	4,09	4,28 ²	5,03	5,73	7,87	(0,66)	4,68
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	4,05	4,21 ²	4,91	5,69	7,80	(0,66)	4,67
Konzernergebnis (ohne Einmaleffekte) je Aktie (€)	4,24	4,28	5,58	6,21	3,47	0,73	3,30
Konzernergebnis (ohne Einmaleffekte) je Aktie, verwässert (€)	4,20	4,21	5,45	6,16	3,45	0,73	3,30
Dividendensumme	–	–	2.356	2.358	2.358	1.003	1.519
Dividende je Aktie (€)	–	–	2,35	2,35	2,35	1,00	1,50
Dividende und Steuergutschrift ³ je Aktie (€)	–	–	3,36	3,36	3,36	–	–
Aus der Bilanz:							
Sachanlagen	23.111	28.558	29.532	36.434	40.145	41.165	36.269
Vermietete Gegenstände	7.905	11.092	14.662	27.249	33.714	36.002	28.243
Umlaufvermögen	54.888	68.244	75.393	93.199	99.852	103.389	104.023
davon: Liquide Mittel	12.851	17.325	19.073	18.201	12.510	14.525	12.428
Bilanzsumme	101.294	124.831	136.149	174.667	199.274	207.410	187.327
Eigenkapital	22.355	27.960	30.367	36.060	42.409	39.004	34.914
davon: Gezeichnetes Kapital	2.444	2.391	2.561	2.565	2.609	2.609	2.633
Rückstellungen	32.135	36.007	35.057	38.211	36.985	42.194	43.712
Verbindlichkeiten	41.672	54.313	62.527	90.560	109.661	115.327	100.297
davon: Finanzverbindlichkeiten	25.496	34.375	40.430	64.488	84.783	90.908	79.112
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	114%	123%	133%	179%	200%	233%	227%
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	36.989	45.953	47.601	55.291	75.349	87.532	79.622
Kurzfristiges Fremdkapital	41.950	50.918	58.181	83.315	81.516	80.874	72.791
Kurzfristige Aktiva ohne Vorräte in % des kurzfristigen Fremdkapitals	–	85%	79%	66%	67%	64%	72%
Net Assets im Jahresdurchschnitt	–	45.252	50.062	53.174	59.489	65.882	64.986
Langfristiges Credit Rating							
Standard & Poor's	–	–	A +	A +	A	BBB+	BBB+
Moody's	–	–	A 1	A 1	A 2	A 3	A 3
Aus der Kapitalflussrechnung:							
Investitionen in Sachanlagen	6.721	8.051	8.155	9.470	10.392	8.896	7.145
Investitionen in Vermietete Gegenstände	4.891	7.225	10.245	19.336	19.117	17.951	17.704
Abschreibungen auf Sachanlagen	4.427	5.683	4.937	5.655	6.645	7.580	6.385
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.159	1.456	1.972	3.315	6.487	7.254	7.244
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	9.956	12.337	16.681	18.023	16.017	15.944	17.796
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(8.745)	(14.530)	(23.445)	(32.110)	(32.709)	(13.287)	(12.946)
Börsenkennzahlen:							
Jahresendkurs Frankfurt (€)	–	–	83,60	77,00	44,74	48,35	29,35
New York (US \$)	–	–	96,06	78,25	41,20	41,67	30,65
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	981,6	949,3	959,3	1.002,9	1.003,2	1.003,2	1.008,3
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	994,0	968,2	987,1	1.013,6	1.013,9	1.003,2	1.013,9
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	419.758	421.661	433.939	463.561	449.594	379.544	370.677

¹ Einzelne Vorjahresangaben wurden an die aktuelle Darstellung des Berichtsjahres angepasst.

² Ohne einmalige positive Steuereffekte, insbesondere aufgrund der Sonderausschüttung von € 10,23 je Aktie.

³ Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre. Aufgrund des Körperschaftssteuer-Systemwechsels entfällt ab 2001 die Steuergutschrift.

Die DaimlerChrysler-Aktie

Entwicklung der Aktienmärkte im Jahr 2002 enttäuschend | Verunsicherung durch labile wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen | DaimlerChrysler-Aktie besser als DAX im Jahr 2002

Die internationalen Börsen im Jahr 2002

Nach dem bereits schwachen Börsenjahr 2001 verlief die Entwicklung an den internationalen Aktienmärkten im Jahr 2002 erneut enttäuschend. Alle international bedeutenden Leitindizes wie der S&P 500, der Dow Jones Industrial, der Nikkei, der Euro Stoxx 50 oder der DAX schlossen das dritte Jahr in Folge deutlich niedriger. Unter den internationalen Börsenindizes verzeichnete der DAX die stärksten Abschläge und verlor im Jahresverlauf 44%.

Nachdem die Börsen in den ersten Monaten des Jahres noch recht stabil waren, begann die Abwärtsentwicklung im Frühsommer. Belastend für die Kursentwicklung waren erste Anzeichen, dass es nicht so schnell zu einer Erholung der US-amerikanischen und der europäischen Wirtschaft kommen würde, wie zunächst angenommen. Hinzu kam, dass die Investoren durch negative Unternehmensnachrichten und Bilanzskandale erheblich verunsichert wurden.

Im Herbst belasteten neben der allgemeinen wirtschaftlichen Schwäche auch die Spekulationen über eine militärische Auseinandersetzung im Mittleren Osten die Börsen. In diesem schwierigen Marktumfeld verzeichneten Automobiltitel eine deutlich bessere Wertentwicklung als der S&P 500, die Nasdaq, der DAX und der Euro Stoxx 50.

Die Kursentwicklung der DaimlerChrysler-Aktie

Auch die Entwicklung der DaimlerChrysler-Aktie wurde von dem schwierigen Marktumfeld beeinträchtigt. So war der Kurs zu Beginn des Jahres von Prognosen über einen Absatzrückgang auf den Automobilmärkten insbesondere in den USA und einer damit verbundenen Ergebnisbelastung geprägt. Nachdem jedoch die Nachfrage insbesondere in den USA stabiler als erwartet verlief, tendierte der Kurs unserer Aktie in den Monaten März bis Mai deutlich fester. Nach der Bekanntgabe des Jahresabschlusses für 2001 konnte der Kurs der DaimlerChrysler-Aktie von Februar bis Ende Mai um 37% auf €55,44 zulegen. Die Aktie war damit eine der stärksten im Automobilssektor sowie der stärkste Wert im DAX.

Im weiteren Jahresverlauf konnte sich der Kurs unserer Aktie dem allgemeinen Abwärtstrend nicht entziehen, obwohl DaimlerChrysler mit seinen Ergebnissen für das zweite und das dritte Quartal die Markterwartungen deutlich übertraf und die Ergebnisprognose jeweils nach oben korrigierte. Infolge erwarteter Absatzrückgänge auf den internationalen Automobilmärkten für das Jahr 2003, eines möglichen militärischen Konflikts im Mittleren Osten und der nachhaltig schwachen Börsen gab der Kurs bis Oktober stark nach. Die Aktie schloss am 30. Dezember in Frankfurt mit €29,35 und in New York mit US \$30,65.

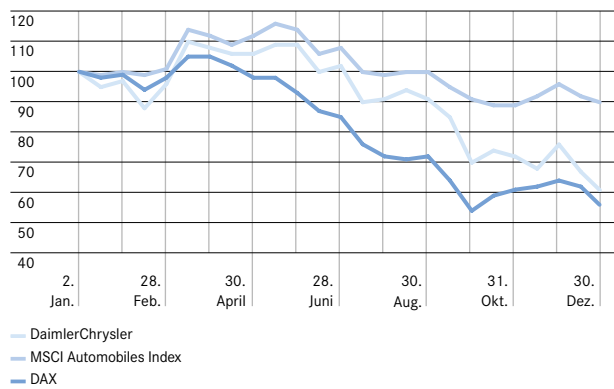
Dennoch gehörte DaimlerChrysler im Jahr 2002 zu den wenigen Unternehmen, deren Aktien während des gesamten Jahres eine bessere Wertentwicklung als der deutsche Leitindex DAX aufweisen konnten.

Auch im Jahr 2002 war die DaimlerChrysler-Aktie einer der liquiden Börsenwerte weltweit; das globale Handelsvolumen lag bei 1,6 Mrd. Aktien (2001: 1,3 Mrd.), davon wurden 154 Mio. in den USA (2001: 130 Mio.) und 1,469 Mrd. in Deutschland (2001: 1,169 Mrd.) gehandelt.

Investor-Relations-Aktivitäten

Auch im vergangenen Jahr waren die Aktivitäten des Bereichs Investor Relations insbesondere darauf ausgerichtet, institutionelle Anleger, Finanzanalysten, Rating-Agenturen sowie die privaten Aktionäre zeitnah konsistent und verlässlich über das Unternehmen zu informieren. Dabei waren die Hauptversammlung in Berlin mit mehr als 10.000 Besuchern sowie der Investor-Relations-Auftritt auf der Unternehmens-Webseite wichtige Instrumente, um unsere privaten Aktionäre über die Strategie des Unternehmens sowie über dessen operative Entwicklung zu unterrichten. Für institutionelle Anleger und Analysten führten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas und in Asien sowie mehr als 100 Einzelgespräche, so genannte one-on-one meetings, durch. Darüber hinaus haben wir die Investment Community durch Telefonkonferenzen, die wir zeitgleich auch im Internet übertragen haben, über unsere Quartalsergebnisse informiert.

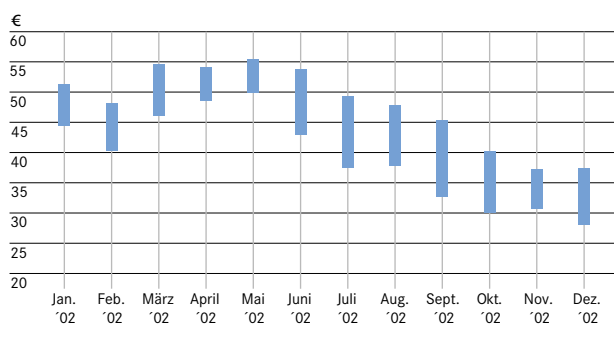
Börsenkursentwicklung (indiziert)



Entwicklung wichtiger Börsenindizes

	Stand Ende 2002	Stand Ende 2001	Veränderung in %
Dow Jones Industrial Average	8.342	10.022	- 17
Nasdaq Composite	1.336	1.950	- 32
FTSE 100	3.940	5.217	- 24
Nikkei	8.579	10.543	- 19
Dow Jones Euro Stoxx 50	2.386	3.806	- 37
DAX 30	2.893	5.160	- 44
Dow Jones Stoxx Auto Europa	154	218	- 29
MSCI Welt Index Automobiles	73	81	- 10
Zum Vergleich: DaimlerChrysler-Aktie (in €)	29,35	48,35	- 39

Höchst- und Tiefsturse DaimlerChrysler in €



Kennzahlen

	2002 US \$	2002 €	2001 €
31. Dezember			
Gezeichnetes Kapital (in Millionen)	2.761	2.633	2.609
Anzahl der Aktien (in Millionen)		1.012,8	1.003,3
Börsenkurswert (in Milliarden)	31,04	29,73	48,51
Anzahl der Aktionäre (in Millionen)		1,8	1,9
Indexgewichtung			
DAX 30		8,1%	6,8%
Dow Jones Euro Stoxx 50		2,1%	2,2%
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's		BBB+	BBB+
Moody's		A3	A3

Aktionärsstruktur am 31.12.2002

nach Aktionärsgruppen		
Großaktionäre 19%	12%	Deutsche Bank AG
	7%	Emirat Kuwait
	54%	Institutionelle Investoren
Free Float 81%	27%	Privatinvestoren

nach Regionen		
8%	Sonstige	
14%	USA	
21%	Europa, ohne Deutschland	
57%	Deutschland	

Kennzahlen je Aktie

	2002 US \$	2002 €	2001 €
Konzern-Jahresüberschuss ¹	3,46	3,30	0,73
Konzern-Jahresüberschuss (verwässert) ¹	3,46	3,30	0,73
Dividende		1,50	1,00
Eigenkapital (31.12.)	36,31	34,63	38,88
Börsenkurs: Jahresende	30,65 ³	29,35 ²	48,35 ²
Höchst	50,88 ³	55,44 ²	58,19 ²
Tiefst	29,79 ³	28,16 ²	27,24 ²

¹ Ohne Einmaleffekte.
² Kurse der Deutschen Wertpapierbörse Frankfurt.
³ Kurse der New York Stock Exchange.

Adressen

DaimlerChrysler AG

D-70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 94022
www.daimlerchrysler.com

DaimlerChrysler Corporation

Auburn Hills, MI 48326-2766
USA
Tel. +1 248 576 5741
www.daimlerchrysler.com

Investor-Relations-Kontakt

Stuttgart
Tel. +49 711 17 92261
+49 711 17 95277
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
+49 711 17 94109

Informationen

Publikationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht DaimlerChrysler (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- DaimlerChrysler-Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- DaimlerChrysler-Umweltbericht (deutsch und englisch)
- DaimlerChrysler-Sozialbericht (deutsch und englisch)

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der DaimlerChrysler Aktiengesellschaft, der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden ist, wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt.

Die genannten Informationen können angefordert werden bei:

DaimlerChrysler AG, D-70546 Stuttgart

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen folgende Telefon- und Telefaxnummer zur Verfügung:
+49 711 17 92287