

DaimlerChrysler AG: Mercedes Car Group und Truck Group in Q3 2006 über Markterwartungen
25.10.2006, 13:20

Ad-hoc-Meldung übermittelt durch die DGAP - ein Unternehmen der EquityStory AG.
Für den Inhalt der Meldung ist der Emittent verantwortlich.

- Mercedes Car Group: Operating Profit von 991 Mio. € (+127%)
- Chrysler Group: Operating Loss von 1.164 Mio. €
- Truck Group: Operating Profit von 556 Mio. € (+57%)
- Financial Services: Operating Profit von 445 Mio. € (+9%)
- Konzern-Operating Profit von 892 (i. V. 1.838) Mio. €
- Konzernergebnis von 541 (i. V. 855) Mio. €
- Für Gesamtjahr 2006 Operating Profit in der Größenordnung von 5 Mrd. € erwartet

Stuttgart - DaimlerChrysler (Börsenkürzel DCX) hat im dritten Quartal einen Operating Profit von 892 (i. V. 1.838) Mio. € erzielt.

Die weiterhin sehr positive Ergebnisentwicklung bei der Mercedes Car Group, die deutliche Steigerung des Operating Profit der Truck Group sowie das über dem hohen Niveau des Vorjahres liegende operative Ergebnis von Financial Services konnten den negativen Ergebnisbeitrag der Chrysler Group nur teilweise ausgleichen.

Im Berichtsquartal wurde ein Konzernergebnis von 541 (i. V. 855) Mio. € erzielt. Das Ergebnis je Aktie lag bei 0,53 € nach 0,84 € im Vorjahresquartal.

Die Mercedes Car Group steigerte im dritten Quartal ihren Operating Profit um 127% auf 991 Mio. €. Die deutliche Ergebnisverbesserung ist vor allem auf die im Rahmen des Programms CORE erzielten Effizienzsteigerungen zurückzuführen. Ferner wirkte sich der verbesserte Modell-Mix seit der Einführung der neuen S- und M-/R-/GL-Klasse positiv auf die Ergebnisentwicklung aus. Wechselkurseffekte haben den Operating Profit negativ beeinflusst.

Die Chrysler Group verzeichnete im dritten Quartal 2006 einen operativen Verlust von 1.164 Mio. €, nachdem im Vergleichsquartal noch ein Operating Profit von 310 Mio. € erzielt worden war. Der Ergebnisrückgang ist im Wesentlichen auf rückläufige Fahrzeugauslieferungen, eine ungünstigere Produkt- und Absatzstruktur sowie eine negative Nettopreisentwicklung zurückzuführen. Diese Entwicklungen spiegeln das weiterhin schwierige Marktumfeld in den USA wider; so war die Chrysler Group zu Quartalsbeginn mit hohen Händlerbeständen, einer Nachfrageverschiebung hin zu kleineren Fahrzeugen in Folge der höheren Benzinpreise sowie einem höheren Zinsniveau konfrontiert.

Die Truck Group erwirtschaftete im dritten Quartal einen Operating Profit von 556 (i. V. 354) Mio. €. Dieser deutliche Ergebnisanstieg ist auf das gestiegene Absatzvolumen, eine hohe Kapazitätsauslastung in Verbindung mit einer hohen Produktivität sowie einen verbesserten Modell-Mix zurückzuführen. Zusätzlich wurden weitere Effizienzmaßnahmen im Rahmen des Global Excellence Programms realisiert, die die höheren Aufwendungen im Rahmen neuer Fahrzeugprojekte sowie für die Erfüllung zukünftiger Emissionsvorschriften mehr als ausgleichen konnten.

Das Geschäftsfeld Financial Services konnte auch im dritten Quartal seine positive Geschäftsentwicklung fortsetzen und verbesserte den Operating Profit im abgelaufenen Quartal auf 445 Mio. € gegenüber 408 Mio. € im Vorjahr. Zu dieser Ergebnissteigerung haben das gestiegene Neugeschäft und weitere Effizienzverbesserungen beigetragen. Gegenläufig wirkten gestiegene

Risikokosten, die im Vorjahresquartal außerordentlich niedrig gewesen waren.

Der Operating Profit des Segments Van, Bus, Other lag im dritten Quartal 2006 bei 315 (i. V. 379) Mio. €, darin enthalten sind Aufwendungen von 72 Mio. € für die Umsetzung des neuen Managementmodells, die überwiegend für das freiwillige Personalprogramm in den Verwaltungsbereichen anfielen. Durch die Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien entstand im dritten Quartal ein Ertrag von 86 Mio. €.

Der Ergebnisbeitrag der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) betrug 247 Mio. € und lag damit geringfügig unter dem Vorjahresergebnis von 256 Mio. €, hierzu haben im Wesentlichen ungünstigere Währungssicherungskurse beigetragen. Die Verzögerung bei den Auslieferungen der Airbus A380 hat den Ergebnisbeitrag von EADS im dritten Quartal bei DaimlerChrysler noch nicht beeinflusst, da das Ergebnis der EADS mit einem dreimonatigen Zeitversatz in den Konzern einbezogen wird.

Ausblick

Die Mercedes Car Group rechnet für das Gesamtjahr 2006 mit einem Absatz mindestens auf Vorjahresniveau. Bei der Marke Mercedes-Benz geht das Geschäftsfeld aufgrund des Markterfolgs der neuen Produkte davon aus, dass der Absatz den Vorjahreswert übertreffen wird. Das Effizienzsteigerungsprogramm CORE wird weiter konsequent umgesetzt werden. Die Mercedes Car Group erwartet auch für das vierte Quartal eine Fortsetzung des positiven Ergebnistrends.

Die Chrysler Group geht aufgrund des intensiven Wettbewerbs und der Verschiebung der Nachfrage hin zu kleineren Fahrzeugen für das Jahr 2006 von einem niedrigeren Absatz als im Vorjahr aus. Die Einführung von acht neuen Modellen, von denen viele zu den wachsenden Segmenten Personenwagen und kleinerer Geländewagen zählen, ist derzeit im Gange oder steht unmittelbar bevor. Die Chrysler Group wird im vierten Quartal zusätzliche Produktionskürzungen umsetzen, um die Händlerbestände zu reduzieren und den Weg für die laufende Produktoffensive frei zu machen. DaimlerChrysler erwartet, dass die Chrysler Group das Gesamtjahr 2006 mit einem Verlust in der Größenordnung von rund 1 Mrd. € abschließen wird.

Die Truck Group rechnet für das Gesamtjahr 2006 mit einem Absatz mindestens auf Vorjahresniveau. Aufgrund der guten Marktentwicklung in den Kernmärkten Europa, USA und Japan im Zusammenhang mit den anstehenden Emissionsneuregelungen, der anhaltend hohen Nachfrage nach den Produkten sowie weiteren Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen geht die Truck Group davon aus, den Operating Profit des Vorjahres deutlich zu übertreffen.

Das Geschäftsfeld Financial Services erwartet für die verbleibenden Monate des Jahres 2006 trotz des gestiegenen Zinsniveaus und eines sich abschwächenden Konsums in den USA eine Fortsetzung der stabilen Geschäftsentwicklung. Eine höhere Prozessqualität und eine erhöhte Effizienz tragen zu einer weiteren Verbesserung der Wettbewerbsposition bei. Der Operating Profit sollte im Gesamtjahr 2006 gegenüber dem Vorjahr steigen.

Bei den Transportern geht DaimlerChrysler aufgrund des Modellwechsels beim Sprinter von einem geringeren Absatz als im Jahr 2005 aus. Bei den Bussen wird der Absatz voraussichtlich über dem hohen Niveau des Vorjahres liegen. Im Zusammenhang mit der überarbeiteten Auslieferungsplanung für die Airbus A380 hat die EADS Anfang Oktober ihre ursprüngliche Ergebnisprognose aufgehoben. Ein neuer Ergebnisausblick wurde seither von der EADS nicht gegeben.

DaimlerChrysler hat am 15. September 2006 das Operating Profit-Ziel für den Konzern auf einen Wert in der Größenordnung von 5 Mrd. € für das Jahr 2006 zurückgenommen. Obwohl das Unternehmen inzwischen davon ausgehen muss, dass der Ergebnisbeitrag der EADS aufgrund der verzögerten Auslieferung der Airbus A380 um 0,2 Mrd. € geringer als ursprünglich angenommen ausfallen wird, hält DaimlerChrysler aufgrund der sehr erfreulichen Geschäftsentwicklung in den Geschäftsfeldern Mercedes Car Group, Truck Group und Financial Services an diesem Ergebnisziel fest.

Des Weiteren sind in dieser Prognose Belastungen für die Umsetzung des neuen Managementmodells (0,5 Mrd. €), für die Fokussierung auf den smart fortwo (1 Mrd. €) und für den Personalabbau bei der Mercedes Car Group (0,4 Mrd. €) enthalten. Positiv wirken die Erträge aus dem Abgang des Off-Highway-Geschäfts (0,2 Mrd. €), der Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien (0,1 Mrd. €) und der Auflösung der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen (0,2 Mrd. €).

Diese Presse-Information enthält vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse, Zinssätze und Rohstoffpreise, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber, höhere Verkaufsanreize, die effektive Umsetzung unseres neuen Managementmodells, des CORE-Programms der Mercedes Car Group, einschließlich des neuen Geschäftsmodells für smart, der erneute Kostensenkungsdruck vor dem Hintergrund der veröffentlichten Pläne zur Restrukturierung unserer wesentlichen Wettbewerber in Nordamerika, die Fähigkeit der Chrysler Group, mit den derzeitigen Kaufanreizen die Händlerbestände zu reduzieren und einem Nachfragewechsel hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu entsprechen, eine Reduzierung der Ergebnisbeiträge der EADS infolge von Lieferverzögerungen bei der Airbus A380, Unterbrechungen bei der Produktion oder der Auslieferung von Fahrzeugen, die auf Materialengpässen, Streiks der Belegschaft oder Lieferantensolvenzen beruhen, der Abschluss anhängiger behördlicher Untersuchungen sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten (einige von ihnen sind unter der Überschrift »Risikobericht« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler sowie unter der Überschrift »Risk Factors« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler im Formular 20-F beschrieben, das bei der U.S. Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde) eintreten oder sich die den Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

Weitere Informationen von DaimlerChrysler im Internet:
www.media.daimlerchrysler.com