

DAIMLER

Innovation und Wachstum



Geschäftsbericht 2011.

Wichtige Kennzahlen

Daimler-Konzern

	2011	2010	2009	11/10
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Umsatz	106.540	97.761	78.924	+9 ¹
Westeuropa	39.387	38.478	36.458	+2
davon Deutschland	19.753	19.281	18.788	+2
NAFTA	26.026	23.582	19.380	+10
davon USA	22.222	20.216	16.569	+10
Asien	22.643	19.659	12.435	+15
davon China	11.093	9.094	4.349	+22
Übrige Märkte	18.484	16.042	10.651	+15
Beschäftigte (31.12.)	271.370	260.100	256.407	+4
Sachinvestitionen	4.158	3.653	2.423	+14
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	5.634	4.849	4.181	+16
davon aktiviert	1.460	1.373	1.285	+6
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	989	5.432	2.706	-82
EBIT	8.755	7.274	-1.513	+20
Wertbeitrag (Value Added)	3.726	2.773	-4.644	+34
Konzernergebnis	6.029	4.674	-2.644	+29
Ergebnis je Aktie (in €)	5,32	4,28	-2,63	+24
Dividendensumme	2.346	1.971	0	+19
Dividende je Aktie (in €)	2,20	1,85	0,00	+19

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 10%.

Geschäftsfelder

	2011	2010	2009	11/10
€-Werte in Millionen				
Mercedes-Benz Cars				
EBIT	5.192	4.656	-500	+12
Umsatz	57.410	53.426	41.318	+7
Umsatzrendite	9,0%	8,7%	-1,2%	.
Sachinvestitionen	2.724	2.457	1.618	+11
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.733	3.130	2.696	+19
davon aktiviert	1.051	940	913	+12
Absatz (Einheiten)	1.381.416	1.276.827	1.093.905	+8
Beschäftigte (31.12.)	99.091	96.281	93.572	+3
Daimler Trucks				
EBIT	1.876	1.332	-1.001	+41
Umsatz	28.751	24.024	18.360	+20
Umsatzrendite	6,5%	5,5%	-5,5%	.
Sachinvestitionen	1.201	1.003	597	+20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.321	1.282	1.116	+3
davon aktiviert	251	373	368	-33
Absatz (Einheiten)	425.756	355.263	259.328	+20
Beschäftigte (31.12.)	77.295	71.706	70.699	+8
Mercedes-Benz Vans				
EBIT	835	451	26	+85
Umsatz	9.179	7.812	6.215	+17
Umsatzrendite	9,1%	5,8%	0,4%	.
Sachinvestitionen	109	91	113	+20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	358	267	193	+34
davon aktiviert	126	29	0	+334
Absatz (Einheiten)	264.193	224.224	165.576	+18
Beschäftigte (31.12.)	14.889	14.557	15.226	+2
Daimler Buses				
EBIT	162	215	183	-25
Umsatz	4.418	4.558	4.238	-3
Umsatzrendite	3,7%	4,7%	4,3%	.
Sachinvestitionen	103	95	78	+8
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	225	223	212	+1
davon aktiviert	32	31	5	+3
Absatz (Einheiten)	39.741	39.118	32.482	+2
Beschäftigte (31.12.)	17.495	17.134	17.188	+2
Daimler Financial Services				
EBIT	1.312	831	9	+58
Umsatz	12.080	12.788	11.996	-6
Neugeschäft	33.521	29.267	25.066	+15
Vertragsvolumen	71.730	63.725	58.350	+13
Sachinvestitionen	21	12	14	+75
Beschäftigte (31.12.)	7.065	6.742	6.800	+5

Mercedes-Benz Cars



Mercedes-Benz



Daimler Trucks



Mercedes-Benz



WESTERN STAR



BHARATBENZ

Mercedes-Benz Vans



Mercedes-Benz

Daimler Buses



Mercedes-Benz



Daimler Financial Services

Mercedes-Benz Bank

Mercedes-Benz Financial

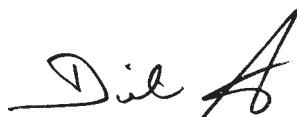
Daimler Truck Financial

Innovation und Wachstum

Wir haben das Automobil erfunden – jetzt gestalten wir mit Leidenschaft seine Zukunft. Als Pioniere des Automobilbaus betrachten wir es als Ansporn und Verpflichtung, unsere Tradition mit wegweisenden Technologien und hochwertigen Produkten fortzusetzen.

Wir geben unser Bestes für Kunden, die das Beste erwarten, und wir leben eine Kultur der Spitzenleistung, die auf gemeinsamen Werten basiert. Unsere Unternehmensgeschichte ist geprägt von Innovationen und Pionierleistungen; sie sind Grundlage und Ansporn für unseren Führungsanspruch im Automobilbau. Dabei prägt der Grundsatz der nachhaltigen Mobilität unser Denken und Handeln.

Mit maßgeschneiderten Produkten wollen wir neue Märkte und zusätzliche Käuferschichten erschließen. Unser Ziel ist es, bei Absatz, Umsatz und Profitabilität in unserer Branche führend zu sein – und zwar in allen Geschäften, in denen wir tätig sind. Durch profitables Wachstum wollen wir dauerhaft Werte schaffen – für unsere Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und die Gesellschaft insgesamt.



Dieter Zetsche



Wolfgang Bernhard



Christine Hohmann-Dennhardt



Wilfried Porth



Andreas Renschler



Bodo Uebber



Thomas Weber

Im Fokus dieses Geschäftsberichts stehen innovative Produkte und Dienstleistungen, mit denen wir die sich weltweit bietenden Wachstumschancen nutzen und gleichzeitig einen Beitrag zur Mobilität der Zukunft leisten wollen. Näheres dazu finden Sie vor allem auf den Seiten 28-69. Grundsätzliches zu Daimler und zum Geschäftsjahr 2011 haben wir für Sie auf den ersten Seiten des Berichts aufbereitet. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens wird im Lagebericht dargestellt und analysiert. Informationen zu unseren Geschäftsfeldern, zum Thema Nachhaltigkeit und zur Corporate Governance sowie der Konzernabschluss vertiefen das Informationsangebot.

1 | An unsere Aktionäre (Seiten 4-27)

- 4** Wichtige Ereignisse 2011
- 10** Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 14** Der Vorstand
- 16** Bericht des Aufsichtsrats
- 22** Der Aufsichtsrat
- 24** Die Daimler-Aktie

5 | Nachhaltigkeit (Seiten 144-155)

- 146** Nachhaltigkeit bei Daimler
- 148** Innovation, Sicherheit und Umwelt
- 152** Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 154** Gesellschaftliche Verantwortung

2 | Innovation und Wachstum (Seiten 28-69)

- 30** Innovation im großen Stil
- 36** Die jungen Kompakten
- 40** Faszination Elektromobilität
- 46** Was bewegt uns morgen?
- 52** Globaler Erfolg made by Daimler
- 58** Weltweit ganz nah beim Kunden
- 62** Zukunft ist unser Element
- 66** Avantgarde der zukünftigen Mobilität

6 | Corporate Governance (Seiten 156-175)

- 158** Bericht des Prüfungsausschusses
- 161** Vergütungsbericht
- 167** Integrität und Compliance
- 169** Corporate Governance Bericht
- 175** Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

3 | Lagebericht (Seiten 70-127)

- 72** Geschäft und Rahmenbedingungen
- 86** Ertragslage
- 98** Finanzlage
- 105** Vermögenslage
- 108** Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)
- 111** Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
- 112** Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2011
- 113** Risikobericht
- 121** Ausblick

7 | Konzernabschluss (Seiten 176-251)

- 178** Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 179** Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 180** Konzernbilanz
- 181** Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 182** Konzern-Kapitalflussrechnung
- 183** Konzernanhang
- 250** Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 251** Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

4 | Geschäftsfelder (Seiten 128-143)

- 130** Mercedes-Benz Cars
- 134** Daimler Trucks
- 138** Mercedes-Benz Vans
- 140** Daimler Buses
- 142** Daimler Financial Services

8 | Weitere Informationen (Seiten 252-256)

- 252** Zehnjahresübersicht
- 254** Glossar
- 255** Stichwortverzeichnis
- 256** Internationale Konzernrepräsentanzen
Internet | Informationen | Adressen
Daimler weltweit
Finanzkalender 2012

Wichtige Ereignisse

2011



Im Jahr 1886 haben Gottlieb Daimler und Carl Benz das Automobil erfunden. Das Jahr 2011 stand daher im Zeichen der Feierlichkeiten zum 125. Jubiläum des Automobils. Den Auftakt bildete der offizielle Festakt am 29. Januar im Mercedes-Benz Museum. Es folgten verschiedene öffentliche Veranstaltungen, unter anderem im Rahmen des Automobilsommers in Stuttgart. Bei zahlreichen Festen in den Werken und Niederlassungen haben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Jubiläumsjahr gebührend gefeiert. Der Tradition von Gottlieb Daimler und Carl Benz folgend werden wir das Automobil immer wieder neu erfinden und damit die Zukunft der Mobilität gestalten. Gerade im Jahr 2011 haben wir mit einem Feuerwerk neuer Modelle und wichtigen strategischen Entscheidungen die Voraussetzungen für nachhaltiges und profitables Wachstum geschaffen.

Q1.11



125. Geburtstag des Automobils. Am 29. Januar 1886 veränderte Carl Benz die Welt. Beim Berliner Reichspatentamt meldete er sein »Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb« unter der Nummer 37435 zum Patent an. Mit dem Festakt »125! Jahre Erfinder des Automobils« startet Daimler in das Jubiläumsjahr 2011.

Daimler und Toray gründen Joint Venture. Toray Industries, Inc. und Daimler wollen gemeinsam Automobilteile aus karbonfaserverstärkten Kunststoffen (CFK) herstellen und vermarkten.



Neues Coupé der C-Klasse. Der Zweitürer feiert seine Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon Anfang März 2011. Er richtet sich ganz bewusst auch an neue Kunden und ist ein Angebot für einen besonders sportlichen Einstieg in die Coupé-Welt von Mercedes-Benz. Auch die neue Generation der C-Klasse Limousine und des T-Modells sowie der neue SLK-Roadster werden in Genf präsentiert.

Concept A-CLASS in Shanghai präsentiert. Als Ausblick auf die neue Kompaktklasse präsentiert Mercedes-Benz auf der Auto Shanghai im April das Concept A-CLASS. Die Proportionen des Concept A-CLASS signalisieren konzentrierte Dynamik. Das expressive Linien- und Flächenspiel ist ein wesentliches Kennzeichen der neuen Formensprache von Mercedes-Benz.

Aufsichtsrat beruft Dr. Christine Hohmann-Dennhardt in den Vorstand. Frau Dr. Hohmann-Dennhardt übernimmt das neu geschaffene Ressort »Integrität und Recht«. Ihr Verantwortungsbereich umfasst den Rechtsbereich, die Compliance-Organisation sowie den Konzerndatenschutz.

Neue Lkw-Marke für den indischen Markt. Daimler Trucks stellt in Indien mit BharatBenz die fünfte Lkw-Marke vor. BharatBenz ist die Basis für die Einführung einer neuen lokalen Lkw-Generation, die im neuen Werk in Chennai produziert werden soll.

Glänzendes erstes Quartal 2011. Die Daimler AG erzielt im ersten Quartal ein Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) von 2,0 (i. V. 1,2) Mrd. €. Die sehr gute Ergebnisentwicklung spiegelt den anhaltenden Aufwärtstrend in nahezu allen Geschäftsfeldern wider.



Q2.11

Dividende von 1,85 € je Aktie. Die Aktionäre der Daimler AG beschließen bei der Hauptversammlung in Berlin die Auschüttung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2010 von 1,85 € je Aktie. Die Dividendensumme beträgt damit rund 2 Mrd. €.

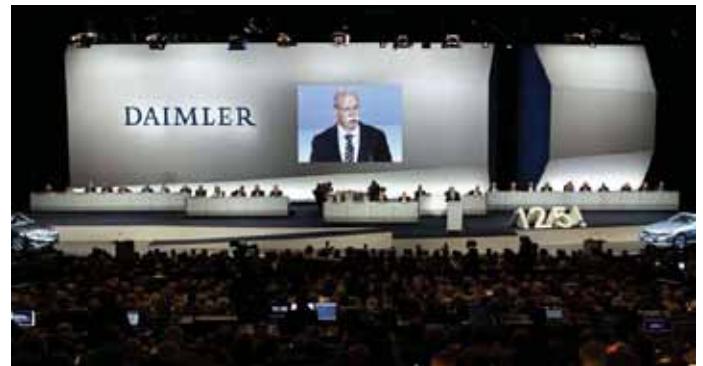
Daimler startet weltweite Kampagne »fairplay. Werte leben. Werte schaffen.« Die Kampagne lenkt die Aufmerksamkeit der Mitarbeiter und Führungskräfte auf die Themen Integrität und Compliance. Ziel ist es, ein gemeinsames Verständnis aller Daimler-Mitarbeiter dafür zu entwickeln, welches Verhalten richtig und welches falsch ist, sowie eine Unternehmenskultur des vertrauensvollen Miteinanders zu fördern.

F-CELL World Drive erreicht Stuttgart. Nach mehr als 30.000 km rund um den Globus fahren drei Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL mit lokal emissionsfreiem Antrieb vor dem Mercedes-Benz Museum in Stuttgart termingerecht über die Ziellinie. Während des F-CELL World Drive konnte Mercedes-Benz die Qualitäten seiner Brennstoffzellenfahrzeuge hinsichtlich Fahrleistungen und Robustheit eindrucksvoll demonstrieren.

Der neue Actros wird vorgestellt. Der Schwer-Lkw von Mercedes-Benz wurde von Grund auf neu entwickelt. In ihm stecken mehr als zehn Jahre Arbeit, über 20 Mio. Testkilometer und mehr als 2 Mrd. € Investitionen in Entwicklung und Fertigungstechnik.

Strategischer Rahmenvertrag mit chinesischem Partner. Die Daimler AG und Beijing Automotive Industry Corporation (BAIC) unterzeichnen einen strategischen Rahmenvertrag. Im Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) werden umgerechnet insgesamt rund 2 Mrd. € investiert.

Rekordergebnis im zweiten Quartal. Daimler erzielt im zweiten Quartal 2011 eines der besten Quartalsergebnisse in der Unternehmensgeschichte. Das Konzern-EBIT erreicht 2,6 Mrd. €.



Q3.11



Joint Venture von Daimler und Bosch. Daimler und die Robert Bosch GmbH unterzeichnen die Verträge zur Gründung eines 50:50-Joint-Ventures. Das Unternehmen firmiert unter dem Namen EM-motive GmbH und wird künftig innovative Elektromotoren für Elektrofahrzeuge entwickeln und produzieren.

Daimler Financial Services startet in Indien. Die neu gegründete Tochtergesellschaft Daimler Financial Services India Pvt. Ltd. mit Sitz in Chennai bietet Kunden und Händlern ein umfassendes Spektrum an Finanzierungs- und Versicherungsprodukten. Bis zum Jahr 2016 wird ein Vertragsvolumen von über 500 Mio. US-\$ angestrebt.



Übernahme von Tognum erfolgreich abgeschlossen. Die Daimler AG und Rolls-Royce Holdings plc sichern sich rund 99% der Tognum-Aktien. Die Kombination der Stärken und der Marktzugänge der drei Unternehmen ermöglichen es Tognum, sich als erstklassiger Motorensystemhersteller aufzustellen.

Mercedes-Benz mit zahlreichen Weltpremieren auf der IAA. Das revolutionäre Forschungsfahrzeug F125! eröffnet einen Ausblick auf die emissionsfreie Luxuslimousine von übermorgen. Weltpremiere haben außerdem die neue B-Klasse, das Concept B-Class E-CELL PLUS sowie der Roadster SLS AMG. Darüber hinaus wird die neue M-Klasse von Mercedes-Benz erstmals einem breiten Publikum präsentiert.

Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« vorgestellt. Bis zum Jahr 2020 wollen wir die Nummer eins der Premium-Hersteller sein – bei Produkt, Marke, Profitabilität und Absatz. Die für unser Wachstum erforderlichen Produktionskapazitäten werden wir kunden- und marktnah ausbauen.

Erster Lkw von Daimler und Kamaz. Daimler Trucks und der russische Lkw-Hersteller Kamaz stellen in Moskau den Prototyp eines gemeinsam entwickelten Lkw mit Daimler-Komponenten vor. Vor allem bei Lkw-Fahrerhäusern werden Daimler und Kamaz künftig noch intensiver zusammenarbeiten.

Erster neuer Citaro ausgeliefert. Dem komplett überarbeiteten Stadtbus-Bestseller aus dem Hause Mercedes-Benz prophezeien Fachleute eine große Zukunft. Maßstäbe setzen vor allem das Sicherheitskonzept und das neue Design.

Abschließende Genehmigung für Nutzfahrzeug-Joint-Venture in China. Das chinesische Handelsministerium erteilt der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) die abschließende Genehmigung. Daimler ist künftig mit 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen beteiligt und kann damit am Wachstum des chinesischen Marktes für mittelschwere und schwere Lkw partizipieren.



Q4.11

Erster Sprinter wird in China produziert. Nach den Modellen Vito und Viano, die in China bereits seit 2010 sehr erfolgreich gefertigt und verkauft werden, läuft bei Fujian Daimler Automotive Co., Ltd. nun auch der Mercedes-Benz Sprinter vom Band. Der Sprinter ist das erste Premium-Fahrzeug im chinesischen Markt für große Transporter.

Daimler und BAIC vertiefen Zusammenarbeit. Daimler und BAIC (Beijing Automotive Group Co., Ltd.) vereinbaren, ihre umfassende strategische Partnerschaft weiter zu vertiefen. Die Absichtserklärung beinhaltet, dass die beiden Unternehmen weitere Möglichkeiten der technologischen Zusammenarbeit und bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben bewerten.

Daimler plant Verkauf von EADS-Aktien. Daimler und die Bundesregierung haben sich grundsätzlich darauf verständigt, dass die KfW Bankengruppe 7,5% der Aktienanteile von Daimler an EADS übernehmen soll. Der Verkauf der Aktien ist für 2012 vorgesehen.

50.000 Kunden bei car2go. Das weltweit erste vollflexible Kurzzeitmietmodell für Autos durchbricht die Schallmauer von einer Million absolvierten Mieten. Gleichzeitig wird im Hamburger car2go Shop der weltweit 50.000ste car2go Kunde registriert.

Neuer Actros wird »Truck of the Year 2012«. Nutzfahrzeug-Fachjournalisten aus 24 europäischen Ländern wählen den neuen Actros, das Flaggschiff der Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Flotte, zum besten Lkw des Jahres. Mit acht Titeln ist Mercedes-Benz nun die erfolgreichste Marke im Wettbewerb um die Auszeichnung für technologische Weiterentwicklung.

Schwer-Lkw von Fuso mit Hybridantrieb vorgestellt. Mit dem Super Great HEV präsentiert die Nutzfahrzeugmarke Fuso auf der Tokyo Motor Show ihren ersten Schwer-Lkw mit Hybridantrieb. Die ersten unter Realbedingungen durchgeführten Tests zeigen eine Verbesserung der Kraftstoffeffizienz um bis zu 10% gegenüber konventionellen Fahrzeugen mit Dieselmotor.



Lehr geheute Aktionärinnen und Aktionäre,

125 Jahre Automobil und exzellente Geschäftszahlen – 2011 steht bei Daimler für beides.

Und das freut uns umso mehr, als wir Ihnen vor einem Jahr an dieser Stelle versprochen hatten: Das Jubiläumsjahr wird auch ein weiteres Erfolgsjahr für Ihr Unternehmen.

Wir haben Wort gehalten:

- Ein konzernweiter Umsatz von 106,5 Milliarden Euro,
- ein EBIT das mit 8,8 Milliarden Euro deutlich über dem Vorjahr liegt,
- und ein Konzernergebnis von 6,0 Milliarden Euro –

diese Werte können sich nicht nur sehen lassen, sie gehören zu den besten unserer Geschichte. Auch die Kapitalrendite lag mit 19,9 Prozent deutlich über unserem Verzinsungsanspruch von acht Prozent. Wir haben also Wert geschaffen. Und natürlich kommt dieser Erfolg auch Ihnen zugute: Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Erhöhung der Dividende auf 2,20 Euro je Aktie vorschlagen.

Wie hat sich unser Geschäft im Einzelnen entwickelt?

Bei **Mercedes-Benz Cars** haben wir 2011 einen dreifachen Rekord erzielt:

Nie waren wir bei Absatz, Umsatz und EBIT besser. Das verdanken wir vor allem der Stärke unserer Marke Mercedes-Benz und ihrer fortlaufenden Aufladung durch innovative Produkte: Ob M- oder B-Klasse, ob C-Coupé oder SLS AMG Roadster – unsere neuen Modelle kommen sehr gut an. Gleichzeitig haben wir 2011 eine langfristig angelegte Wachstumsstrategie beschlossen: »Mercedes-Benz 2020«. Ihr Kern ist die Erweiterung unseres Führungsanspruchs: Mit der stärksten Marke und den besten Produkten wollen wir spätestens ab 2020 auch beim Absatz die Nummer eins im Premiumsegment sein. Dazu werden wir in allen großen Märkten nachhaltig profitabel wachsen und zusätzliche kundennahe Kapazitäten aufbauen.

Auch für **Daimler Trucks** war 2011 ein sehr gutes Jahr: Weltweit konnten wir Absatz und Umsatz um jeweils 20 Prozent steigern, unser EBIT sogar um über 40 Prozent.

Im Juni haben wir mit dem neuen Mercedes-Benz Actros unseren wohl wichtigsten Schwerlast-Lkw dieses Jahrzehnts vorgestellt; er wurde auf Anhieb »Truck of the Year«. In Nordamerika haben wir unsere Marktführerschaft im Segment der mittelschweren und schweren Lkw ausgebaut. Auch in Asien konnten wir mit Fuso zulegen – trotz der Naturkatastrophe in Japan.

»Das Jubiläumsjahr des Automobils war auch ein weiteres Erfolgsjahr für Daimler. Wir trauen uns aber noch mehr zu.«



Mercedes-Benz Vans verbuchte ein Absatzplus von rund 18 Prozent – vor allem dank der erfolgreichen neuen Generationen von Vito und Viano. Beide Modelle sind nun auch in China erhältlich. Dort haben wir außerdem mit der Produktion des Sprinter begonnen.

Bei **Daimler Buses** gingen Umsatz und Ergebnis wegen der schwächeren Marktnachfrage nach Komplettbussen zwar zurück. Die führende Position in allen unseren Kernmärkten konnten wir aber klar behaupten.

Ausgesprochen gute Nachrichten kommen auch von **Daimler Financial Services**, wo 2011 gleich drei neue Bestmarken gesetzt wurden: beim Neugeschäft, beim Vertragsvolumen und beim Ergebnis. Zudem haben wir das Spektrum unserer Dienstleistungs- sparte um den Bereich »Mobility Services« erweitert. Dort bündeln wir neuartige Angebote rund um das Thema nachhaltige Mobilität.

Das alles unterstreicht die sehr gute Geschäftsentwicklung 2011. Sie ist umso bemerkenswerter, als die gesamtwirtschaftlichen Risiken unter dem Einfluss der Krise in der Eurozone spätestens in der zweiten Jahreshälfte zugenommen haben. Auch 2012 stellen wir uns in den europäischen Märkten auf Gegenwind ein. Weltweit allerdings rechnen wir aus heutiger Sicht mit einem Wirtschaftswachstum von rund 2,5 Prozent. Die globale Automobilnachfrage dürfte in den kommenden Jahren noch deutlich schneller wachsen.

An diesem Wachstum wollen wir teilhaben – und zwar überproportional. 2011 war eine erfolgreiche und wichtige Etappe. Aber wir trauen uns mittel- und langfristig deutlich mehr zu – das gilt auch für die Entwicklung des Aktienkurses. In all unseren Geschäften streben wir Spitzenpositionen an. Dabei stützen wir uns auf unsere Konzernstärken:

- als Komplettanbieter von Premium-Pkw, Lkw, Transportern, Bussen und Dienstleistungen,
- mit Mercedes-Benz als Kernmarke in allen Geschäftsfeldern und
- als Innovations- und Technologieführer.

Aus der Kombination dieser Daimler-Stärken ergibt sich ein Potenzial, das wir in den kommenden Jahren voll zum Tragen bringen wollen. Konkret haben wir dafür vier strategische Wachstumsfelder definiert:

- die Stärkung unseres Kerngeschäfts in den traditionellen Märkten,
- die Eroberung neuer Wachstumsmärkte,
- den Ausbau unserer Führungsposition bei umweltfreundlichen Technologien und beim Thema Sicherheit sowie
- die Entwicklung und Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte.

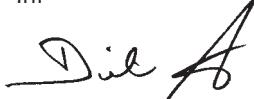
Bei all dem ist klar: Der Erfolg eines Unternehmens steht und fällt mit dem Können und dem Einsatz seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Beschäftigten Ihres Unternehmens leisten hervorragende Arbeit; dafür gebührt ihnen der Dank des Vorstandes. Wir werden Spitzenleistungen auch in Zukunft systematisch fördern. Gezielt entwickeln wir weibliche und internationale Top-Talente.

Noch ein weiteres Thema wird nicht nur bei Daimler weiter an Bedeutung gewinnen: Integrität. Was ist damit im Unternehmenskontext gemeint? Kurz gesagt: dass »anständig Rendite machen« und »Rendite anständig machen« zwei Seiten derselben Medaille sind. Dabei ist Integrität mehr als die formale Einhaltung von Gesetzen und Regeln. Sie ist eine ethische Grundhaltung, eine Art »innerer Kompass«, der uns auch in komplexen Geschäftssituationen auf dem richtigen Weg hält.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
viele Ereignisse der vergangenen zwölf Monate bestätigen erneut: Eine der weltweit wichtigsten »Währungen« ist Vertrauen – in der Wirtschaft wie in der Politik, im öffentlichen wie im privaten Leben.

Auch Daimler verdankt seinen langjährigen Erfolg letztlich den vertrauensvollen Beziehungen zu seinen Kunden, Partnern, Mitarbeitern und Nachbarn – und natürlich zu Ihnen: unseren Anteilseignern. Für dieses Vertrauen möchten wir Ihnen herzlich danken. Wir werden auch 2012 alles daran setzen, es zu rechtfertigen.

Ihr



Dieter Zetsche

Der Vorstand



Andreas Renschler | 53
Daimler Trucks
Bestellung bis September 2013

Wolfgang Bernhard | 51
Produktion und Einkauf
Mercedes-Benz Cars &
Mercedes-Benz Vans
Bestellung bis Februar 2013

Wilfried Porth | 53
Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis April 2017

Christine Hohmann-Dennhardt | 61
Integrität und Recht
Bestellung bis Februar 2014

Bodo Uebber | 52
Finanzen & Controlling,
Daimler Financial Services
Bestellung bis Dezember 2014

Dieter Zetsche | 58
Vorsitzender des Vorstands,
Leiter Mercedes-Benz Cars
Bestellung bis Dezember 2013

Thomas Weber | 57
Konzernforschung &
Mercedes-Benz Cars Entwicklung
Bestellung bis Dezember 2013

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, im Geschäftsjahr 2011 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen und befasste sich eingehend mit der operativen und strategischen Entwicklung Ihres Unternehmens.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2011 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens kontinuierlich beraten und überwacht. Zahlreiche seiner Zustimmung unterworfenen Geschäftsvorfälle, zum Beispiel Investitions- und Personalplan, Eigenkapitalmaßnahmen in Konzerngesellschaften, Investitionen und De-Investitionen, Kapazitätserweiterungen in bestehenden Kooperationen und Vertragsabschlüsse von besonderer Bedeutung für das Unternehmen, hat der Aufsichtsrat nach sorgfältiger Prüfung und Beratung beschlossen. Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus geprüft, ob beispielsweise der Risikobericht, die Finanzberichterstattung, der Jahresabschluss und der Konzernabschluss den Anforderungen entsprechen. Ferner hat der Vorstand den Aufsichtsrat über eine Vielzahl nicht zustimmungspflichtiger Geschäfte informiert und diese mit ihm diskutiert, so zum Beispiel die Weiterentwicklung der strategischen Programme in den einzelnen Geschäftsfeldern und den Stand verschiedener Kooperationsvorhaben. Der Aufsichtsrat hat die Informationen und Bewertungen, die für seine Entscheidungen beziehungsweise für seine Vorschläge maßgeblich waren, gemeinsam mit dem Vorstand erörtert. Die Aufsichtsratssitzungen wurden regelmäßig in getrennten Gesprächen der Arbeitnehmervertreter und der Anteilseignervertreter mit den Mitgliedern des Vorstands vorbereitet. In jeder Aufsichtsratssitzung gab es eine sogenannte Executive Session, in der die Mitglieder des Aufsichtsrats die Möglichkeit hatten, Themen in Abwesenheit der Vorstandsmitglieder zu besprechen.

Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat im abgelaufenen Geschäftsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Der Aufsichtsratsvorsitzende wurde vom Vorstandsvorsitzenden regelmäßig über alle wesentlichen operativen Entwicklungen sowie Personalmaßnahmen und Ernennungen informiert.

Die Geschäftstätigkeit bei Daimler hat sich im Jahresverlauf 2011 weiterhin sehr erfolgreich entwickelt. Die Absatz- und Umsatzzahlen sind in fast allen automobilen Geschäftsfeldern gestiegen, zum Teil signifikant. Das Ergebnis aus dem laufenden Geschäft lag deutlich über dem Niveau des Jahres 2010. Im ersten Halbjahr 2011 wurden in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans die nachhaltig angestrebten Zielrenditen bereits erreicht. Im zweiten Halbjahr hielt die gute Geschäftsentwicklung insgesamt an, auch wenn die Ergebnisse durch Modellwechsel, höhere Materialkosten und Wechselkurseffekte belastet wurden. Derzeit investiert das Unternehmen, unterstützt durch den Aufsichtsrat, sehr stark in neue Technologien, neue Märkte und neue Produkte, um die Wettbewerbsstellung des Unternehmens für die Zukunft zu stärken.

Für die Arbeit des Aufsichtsrats stellte sich im gesamten Geschäftsjahr 2011 die Frage nach der Planbarkeit und Stabilität der weiteren Entwicklungen. Die allgemeinen weltwirtschaftlichen Perspektiven und insbesondere die Situation an den Finanzmärkten waren durch erhebliche Risiko- beziehungsweise Unsicherheitsfaktoren geprägt. Dazu kamen im ersten Halbjahr die schwer abschätzbaren Auswirkungen aus der Naturkatastrophe in Japan. Aufmerksam beobachtet wurden von Vorstand und Aufsichtsrat auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Schlüsselmarkt China. In der Eurozone kam im Jahresverlauf die hohe Verschuldung öffentlicher Haushalte zunehmend als Unsicherheits- und Belastungsfaktor zum Tragen. Insgesamt beurteilte der Aufsichtsrat die absolute Entwicklung im Jahresverlauf als erfreulich und stimmte angesichts der oben beschriebenen Risiken dem risikobewussten Vorgehen des Vorstands zu. Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen mit der Aktienkursentwicklung befasst und mit dem Vorstand ausführlich Ursachen und Vorschläge sowie die erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung diskutiert.



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats.

Zusätzlich zu den üblichen wirtschaftlichen Kennzahlen unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat fortlaufend über wichtige Themen, wie zum Beispiel:

- die Rentabilität insbesondere des Eigenkapitals und die Liquiditätssituation des Unternehmens,
- das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem einschließlich Compliance,
- die Risikokosten im Finanzdienstleistungsgeschäft,
- die Materialpreisentwicklung, insbesondere bei Rohstoffen,
- die allgemeine wirtschaftliche Situation in den Hauptabsatzmärkten, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklungen an den Finanzmärkten.

Außerdem hat der Aufsichtsrat die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens, grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, Umsatzentwicklung und Lage der Gesellschaft sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer zukunftsweisenden nachhaltigen Mobilität behandelt. Letztere auch unter Berücksichtigung gegenwärtiger und künftiger Anforderungen unter dem Stichwort »Digital Life« mit besonderem Bezug zu den Produkten und Dienstleistungen des Unternehmens. Diesen über das operative Geschäft hinausgehenden Themen widmete sich der Aufsichtsrat in engem Austausch mit dem Vorstand und besonders intensiv in einem zweitägigen Strategieworkshop, der in diesem Jahr thematisch besonders von den Rahmenbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten in China gekennzeichnet war, um der besonderen Bedeutung des chinesischen Marktes angemessen Rechnung zu tragen.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand.

Sämtliche Mitglieder des Vorstands nahmen an allen Sitzungen des Aufsichtsrats teil. Diese waren von einem intensiven und offenen Austausch zur Lage des Unternehmens, zur Entwicklung der Geschäfts- und Finanzlage, zu grundsätzlichen Fragen der Unternehmenspolitik und -strategie sowie zu bestehenden Entwicklungschancen in wichtigen Wachstumsmärkten geprägt. Abweichungen von den Planungen wurden dem Aufsichtsrat vom Vorstand eingehend erläutert. Die Aufsichtsratsmitglieder bereiteten sich auf anstehende Beschlüsse über zustimmungspflichtige Geschäftsvorhaben regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung stellte. Sie wurden dabei von den jeweils zuständigen Ausschüssen unterstützt und diskutierten die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte mit dem Vorstand. Ferner unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat anhand schriftlicher Monatsberichte und quartalsweiser Risikoberichte über die wichtigsten wirtschaftlichen Kennzahlen und Risiken und legte dem Aufsichtsrat die Zwischenfinanzberichte sowie den Halbjahresbericht vor. Über besondere Vorgänge wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen in Kenntnis gesetzt. In sachlich gerechtfertigten Einzelfällen wurde der Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden um schriftliche Beschlussfassung gebeten. Zusätzlich informierte der Vorstandsvorsitzende den Aufsichtsratsvorsitzenden in regelmäßigen Gesprächen über wichtige Entwicklungen und stimmte mit ihm anstehende Entscheidungen ab.

Themen der Aufsichtsratstätigkeit im Jahr 2011. Im Januar 2011 befasste sich der Aufsichtsrat mit Eigenkapitalmaßnahmen bei Tochtergesellschaften der Daimler North America Corporation. In einer Sitzung im Februar 2011 bestellte der Aufsichtsrat Dr. Christine Hohmann-Dennhardt, Richterin am Bundesverfassungsgericht a.D., zum Mitglied des Vorstands für das durch einen Beschluss im September 2010 neu geschaffene Vorstandressort »Integrität und Recht«. Ferner wurde Bodo Uebber mit Wirkung zum 16. Dezember 2011 erneut zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für Finanzen & Controlling und Daimler Financial Services, bestellt. Im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers wurden in derselben Sitzung die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2010 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2011 erörtert. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2010 wurden in der Jahrespressekonferenz am 16. Februar 2011 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung im Februar 2011 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern, die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen, teilweise im Entwurf, zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS, dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG, für den Konzernabschluss und für den zusammengefassten Lagebericht, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an, stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2010 der Daimler AG festgestellt. Auch hat der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns zugestimmt und den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht in der vorliegenden Fassung verabschiedet. Ferner hat der Aufsichtsrat seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2011 verabschiedet. Darüber hinaus

informierte sich der Aufsichtsrat über den Stand kartellrechtlicher Nachprüfungen der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern und genehmigte einen Investitionsrahmen für die Abgabe eines freiwilligen Übernahmeangebots für die Tognum AG zusammen mit Rolls-Royce. Abschließend behandelte der Aufsichtsrat Vorstandsvergütungsthemen und genehmigte die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.

Im April fanden zwei Sitzungen des Aufsichtsrats statt. In der ersten Sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat – wie im veröffentlichten Wahlvorschlag an die Hauptversammlung vorab avisiert – Dr. Manfred Bischoff zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats, der kraft Geschäftsordnung auch den Vorsitz des Vermittlungs-, Nominierungs- und Präsidialausschusses führt. Für den ausgeschiedenen Dr. Manfred Schneider wurde Dr. Jürgen Hambrecht in den Vermittlungs- und in den Präsidialausschuss und für Dr. Manfred Schneider und Lynton R. Wilson wurden Dr. Paul Achleitner und Sari Baldauf in den Nominierungsausschuss gewählt. Zudem wurde angesichts des Hauptversammlungsbeschlusses über eine Satzungsänderung zur Aufsichtsratsvergütung vorbehaltlich der Eintragung der Satzungsänderung ins Handelsregister beschlossen, den Wortlaut der Entsprechenserklärung anzupassen. Dort ist in der Erläuterung zum Fehlen einer erfolgsorientierten Vergütungskomponente die Zusammensetzung der von der Daimler AG gewährten Aufsichtsratsvergütung dargestellt. Mit der Satzungsänderung wurde das bisherige Anrechnungsmodell durch ein Additivmodell ersetzt, um den insgesamt gestiegenen Anforderungen insbesondere bei Berücksichtigung zusätzlicher Tätigkeiten von Aufsichtsratsmitgliedern in Ausschüssen besser gerecht zu werden.

In der zweiten Sitzung im April 2011 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Geschäftsverlauf und den Ergebnissen des ersten Quartals sowie mit einem seit dem Zeitpunkt der Befasung im März 2011 aktualisierten Statusbericht zur Lage in Japan, insbesondere zur Lage der japanischen Konzerngesellschaften sowie zu der vor Ort tätigen Belegschaft nach dem Erdbeben, Tsunami und Reaktorunfall. Außerdem erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zur Schließung von Treasury-Einheiten in Belgien und zu einer Eigenkapitalerhöhung beim chinesischen Pkw-Joint-Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. Im Mai wurde der Aufsichtsrat über den Stand der Tognum-Transaktion und die Erhöhung des Angebotspreises informiert.

Zusätzlich zur Erörterung des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisse im zweiten Quartal erteilte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im Juli seine Zustimmung zu Kapitalzuführungen zum deutschen Pensionsplanvermögen, zur Vornahme von Eigenkapitalmaßnahmen bei der Tochtergesellschaft Daimler Trucks North America sowie zu einer Kapazitätserweiterung des Lkw-Joint-Ventures mit dem chinesischen Hersteller Foton. In derselben Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat auch mit dem neuen Pensionsplan und den Themen für den bevorstehenden Strategieworkshop. Ferner bestellte er Wilfried Porth mit Wirkung zum 1. Mai 2012 erneut zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort Personal, und zum Arbeitsdirektor.

Während des zweitägigen Strategieworkshops im September informierte sich der Aufsichtsrat wie in jedem Jahr eingangs über den Stand der Umsetzung der vom Vorstand in den Vorjahren aufgezeigten strategischen Ziele der Daimler AG und der Geschäftsfelder. Vor dem Hintergrund der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen diskutierte der Aufsichtsrat dabei den Umsetzungsstand der initiierten Vorhaben der einzelnen Geschäftsfelder, die Positionierung des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder im Wettbewerb sowie die Marken- und Produktstrategie.

Zusätzliche Schwerpunkte des Strategieworkshops waren:

- weitere Wachstumschancen in den unterschiedlichen Märkten mit Schwerpunkt China,
- Wettbewerbsanalysen,
- Statusberichte über die jeweiligen Kooperationen,
- die neuesten Trends im Kundenverhalten auch im Hinblick auf künftige Entwicklungen urbaner Mobilität und bei der Nutzung moderner Medien und sozialer Netzwerke,
- die gesamte Technologie- und Marktstrategie zur Sicherstellung nachhaltiger Mobilität,
- die technologische Entwicklung bei Verbrennungsmotoren,
- elektrische Antriebe, Hybridantriebe und wasserstoffbetriebene Antriebe,
- spezifische Anforderungen an solche Antriebe in wichtigen Märkten, beispielsweise in China,
- Managementkapazitäten und weitere personalspezifische Themen insbesondere in spezifischen Wachstumsmärkten
- sonstige strategische Themen.

Im Dezember behandelte der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation eingehend die Operative Planung für die Jahre 2012 und 2013. Dabei diskutierte er bestehende Chancen und Risiken und das Risikomanagement des Unternehmens. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat den Finanzierungsrahmen für das Geschäftsjahr 2012 und behandelte einen Sachstandsbericht zu EADS und die in diesem Zusammenhang avisierte Veräußerung von 7,5% der EADS-Anteile an die KfW Bankengruppe. Weitere Gegenstände der Dezember-Sitzung bildeten Corporate Governance Angelegenheiten und Vorstandsvergütungsthemen.

Corporate Governance. Obwohl der Corporate Governance Kodex im Berichtszeitraum nicht geändert wurde, befasste sich der Aufsichtsrat im Verlauf des Geschäftsjahres 2011 kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance, unter anderem mit dem entsprechenden Grünbuch der Europäischen Kommission.

Wichtiger Garant für die effektive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat im Sinne guter Corporate Governance ist neben der im Vordergrund stehenden sachlichen Expertise auch eine der Größe und der Internationalität des Unternehmens angemessene Vielfalt der Mitglieder in Bezug auf Nationalität, Geschlecht, ethnische Herkunft und Erfahrungshintergrund. Der Aufsichtsrat der Daimler AG achtet im Rahmen von Wahlvorschlägen zum Aufsichtsrat auf Internationalität und Ausgewogenheit, insbesondere in Bezug auf das Geschlecht, und betrachtet dies als Beitrag zur Stärkung des Führungsanspruchs von Daimler in der Automobilindustrie. Der Aufsichtsrat hat mit der Wahl von Petraea Heynike einen Frauenanteil von 20% auf der Seite der Anteilseignervertreter erreicht, der in den nächsten Jahren mindestens erhalten, wenn möglich ausgebaut werden soll.

Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG sind verpflichtet, potenzielle Interessenkonflikte dem Gesamtremium gegenüber offenzulegen und sich nicht an der Behandlung beziehungsweise Beschlussfassung von Themen zu beteiligen, die zu einem Interessenkonflikt führen können. Im Geschäftsjahr 2011 hat es in diesem Zusammenhang keine Hinweise auf potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

In seiner Sitzung im April beschloss der Aufsichtsrat eine Anpassung seiner Geschäftsordnung. Der Anregung des Kodex, dass bei Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern die maximal mögliche Bestelldauer von fünf Jahren nicht die Regel sein sollte, wird danach künftig dadurch entsprochen, dass Erstbestellungen – und nur diese – in der Regel nur für drei Jahre erfolgen.

In seiner Dezember-Sitzung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse aktualisiert beziehungsweise redaktionell angepasst und gemäß § 161 AktG die Entsprechenserklärung 2011 zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet. Mit den dort erläuterten beiden Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Der Aufsichtsrat hat zuletzt im Geschäftsjahr 2010 eine extern moderierte Effizienzüberprüfung durchführen lassen und erfüllt damit die Anforderung zur Durchführung einer regelmäßigen Effizienzprüfung im Sinne seiner Geschäftsordnung und des Deutschen Corporate Governance Kodex. Die Ergebnisse aus der Effizienzprüfung lassen auf eine sehr gute Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand schließen. Grundsätzlicher Handlungs- oder Veränderungsbedarf hat sich nicht gezeigt, vielmehr wurden einzelne Anregungen gegeben, die umgesetzt werden.

Die Corporate Governance bei Daimler wird im Corporate Governance Bericht auf den Seiten 169 ff. und im Vergütungsbericht auf den Seiten 161 ff. des Geschäftsberichts ausführlich erläutert.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse

Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammengekommen. Dabei behandelte er insbesondere Corporate Governance Themen und Vergütungsfragen sowie Personalangelegenheiten des Vorstands. Wie in den Vorjahren bildeten Compliance-Ziele einen Teil der individuellen Zielvereinbarungen der Vorstandsmitglieder.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2011 zu sieben Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht dieses Ausschusses zu entnehmen (vgl. S. 158 ff.).

Der **Nominierungsausschuss** hat im Geschäftsjahr 2011 in zwei Sitzungen unter anderem eine Empfehlung für den Wahlvorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl einer Anteilseignervertreterin in den Aufsichtsrat der Daimler AG erarbeitet. Der Wahlvorschlag berücksichtigte die Festlegungen zur Struktur, zur Ausrichtung und zum Qualifikationsprofil der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat und die Corporate Governance Anforderungen.

Der nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz obligatorische **Vermittlungsausschuss** hatte wie in den Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2011 keinen Anlass, tätig zu werden.

Die Ausschussvorsitzenden unterrichteten die Mitglieder des Aufsichtsrats über die Aktivitäten der Ausschüsse und etwaige Entscheidungen in der jeweils nächsten Aufsichtsratssitzung.

Personalia des Aufsichtsrats. Mit Ablauf der Hauptversammlung am 13. April 2011 schied der Anteilseignervertreter Dr. Manfred Schneider aus dem Aufsichtsrat der Daimler AG aus. Auf Vorschlag des Aufsichtsrats wurde Petraea Heynike mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung als Vertreterin der Anteilseigner neu in den Aufsichtsrat gewählt. Dr. Manfred Bischoff und Lynton R. Wilson, deren Amtzeit ebenfalls mit Ablauf der Hauptversammlung endete, wurden wiedergewählt. Die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung beruhten auf einer Empfehlung des Nominierungsausschusses und einem entsprechenden Beschluss der Anteilseignervertreter des Aufsichtsrats.

Personalia des Vorstands. In einer Sitzung im Februar 2011 bestellte der Aufsichtsrat wie oben erwähnt Frau Dr. Christine Hohmann-Dennhardt, Richterin am Bundesverfassungsgericht a.D., mit Wirkung zum 16. Februar 2011 für drei Jahre zum Mitglied des Vorstands für das durch Beschluss aus September 2010 neu geschaffene Vorstandressort »Integrität und Recht«. Bodo Uebber wurde mit Wirkung zum 16. Dezember 2011 für weitere drei Jahre erneut zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für Finanzen & Controlling und Daimler Financial Services, bestellt. In der Aufsichtsratssitzung im Juli 2011 wurde Wilfried Porth mit Wirkung vom 1. Mai 2012, entsprechend der Neufestlegung der Laufzeit bei Wiederbestellungen, für weitere fünf Jahre zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort Personal, und zum Arbeitsdirektor bestellt.

Prüfung des Jahresabschlusses 2011. Der Jahresabschluss der Daimler AG und der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2011 sind ordnungsgemäß von der KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten und um weitere Erläuterungen ergänzten Konzernabschluss 2011.

Im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers wurden in einer Sitzung Anfang Februar 2012 die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2011 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2012 erörtert. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2011 wurden in der Jahrespressekonferenz am 9. Februar 2012 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung Ende Februar 2012 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern, die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen, teilweise im Entwurf, zur Verfügung, unter anderem

der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS, dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG, für den Konzernabschluss und für den zusammengefassten Lagebericht, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an, stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2011 der Daimler AG festgestellt. Auch hat der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns zugestimmt und den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht in der vorliegenden Fassung verabschiedet. Ferner hat der Aufsichtsrat seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2012 verabschiedet.

Dank. Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gesellschaften des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung für ihren persönlichen Beitrag zum erfolgreichen Geschäftsjahr 2011. Besonderer Dank gilt dem im April ausgeschiedenen, langjährigen Aufsichtsratsmitglied Dr. Manfred Schneider, der das Unternehmen über viele Jahre mit besonderem persönlichen Engagement eng begleitet hat.

Stuttgart, im Februar 2012

Der Aufsichtsrat



Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff

München

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Fraport AG

Royal KPN N.V.

SMS GmbH – Vorsitzender

UniCredit S.p.A.

Voith GmbH – Vorsitzender

Erich Klemm*

Sindelfingen

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der

Daimler AG

Dr. Paul Achleitner

München

Mitglied des Vorstands der Allianz SE

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Bayer AG

RWE AG

Allianz Investment Management SE – Vorsitzender

Allianz Global Investors AG

Sari Baldauf

Helsinki

Ehemals Executive Vice President and General Manager
of the Networks Business Group of Nokia Corporation

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Hewlett-Packard Company

F-Secure Corporation

Fortum OYj – Vorsitzende

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt am Main

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Linde AG

Bayer AG

Emerson Electric Co.

Prof. Dr. Heinrich Flegel*

Stuttgart

Leiter Forschung Material, Leichtbau und Produktions-
technologien, Daimler AG; Vorsitzender des Konzern-
sprecherausschusses im Daimler-Konzern

Dr. Jürgen Hambrecht

Ludwigshafen

Ehemals Vorsitzender des Vorstands der BASF SE

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Deutsche Lufthansa AG

Fuchs Petrolub AG – Vorsitzender

Trumpf GmbH + Co. KG

Petraea Heynike

Vevey

Ehemals Executive Vice President of the Executive Board
of Nestlé S.A.

(seit 13. April 2011)

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Schulich School of Business

Jörg Hofmann*

Stuttgart

IG Metall, Bezirksleiter Baden-Württemberg

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Robert Bosch GmbH

Heidelberger Druckmaschinen AG

Dr. Thomas Klebe*

Frankfurt am Main

Leiter des Justiziariats der IG Metall

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG

ThyssenKrupp Materials International GmbH

Gerard Kleisterlee

Amsterdam

Ehemals President and CEO of Royal Philips Electronics N.V.

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Vodafone Group Plc. – Vorsitzender

De Nederlandsche Bank N.V.

Royal Dutch Shell Plc.

Dell Inc.

Jürgen Langer*

Frankfurt am Main

Betriebsratsvorsitzender der Niederlassung Frankfurt/

Offenbach, Daimler AG

Ansgar Osseforth*

Sindelfingen
Teamleiter Mercedes-Benz Forschung und Entwicklung;
Bis 30.11.2011 Mitglied des Betriebsrats des Werks
Sindelfingen, Daimler AG

Valter Sanches*

São Paulo
Secretary of International Relations of Confederação
Nacional dos Metalúrgicos/CUT

Stefan Schwaab*

Gaggenau
Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
im Daimler-Konzern und des Gesamtbetriebsrats der
Daimler AG; Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats
des Werks Gaggenau der Daimler AG

Jörg Spies*

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats der Zentrale, Daimler AG

Lloyd G. Trotter

Plainville
Ehemals Vice Chairman General Electric; President & CEO
of the General Electric Group's Industrial Division;
Managing Partner, Founder, GenNx360 Capital Partners
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
PepsiCo Inc.
Textron Inc.
syncron Holdings Ltd.
syncron.US Holdings Inc.
syncron.US Inc.

Dr. h.c. Bernhard Walter

Frankfurt am Main
Ehemals Vorstandssprecher der Dresdner Bank AG
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Bilfinger Berger SE – Vorsitzender
Deutsche Telekom AG
Henkel AG & Co. KGaA

Uwe Werner*

Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Bremen
der Daimler AG

Lynton R. Wilson

Toronto
Chairman of the Board of CAE Inc.;
Chancellor, McMaster University

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:**Dr. Manfred Schneider**

Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Bayer AG
(ausgeschieden am 13. April 2011)

Ausschüsse des Aufsichtsrats:**Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG**

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Jürgen Hambrecht
Dr. Thomas Klebe*

Präsidialausschuss

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Jürgen Hambrecht
Dr. Thomas Klebe*

Prüfungsausschuss

Dr. h.c. Bernhard Walter – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Clemens Börsig
Stefan Schwaab*

Nominierungsausschuss

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Dr. Paul Achleitner
Sari Baldauf

* Vertreter der Arbeitnehmer

Die Daimler-Aktie

Die Ausweitung der Staatsschuldenkrise und eine wachsende Unsicherheit über die weitere konjunkturelle Entwicklung verursachten hohe Volatilitäten an den Kapitalmärkten. Der Kurs der Daimler-Aktie entwickelte sich im Jahresvergleich deutlich rückläufig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen angesichts des nochmals gesteigerten Konzernergebnisses eine höhere Dividende von 2,20 (i. V. 1,85) € je Aktie vor.

1.01

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2011	Ende 2010	11/10 Veränd. in %
Daimler-Aktie (in €)	33,92	50,73	-33
DAX 30	5.898	6.914	-15
Dow Jones Euro STOXX 50	2.317	2.793	-17
Dow Jones Industrial Average	12.218	11.578	+6
Nikkei	8.455	10.229	-17
Dow Jones STOXX Auto Index	259	341	-24

1.02

Kennzahlen je Aktie

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
Werte in €			
Konzern-Ergebnis	5,32	4,28	+24
Konzern-Ergebnis (verwässert)	5,31	4,28	+24
Dividende	2,20	1,85	+19
Eigenkapital (31.12.)	38,77	35,62	+9
Börsenkurs: Jahresende ¹	33,92	50,73	-33
Höchst ¹	58,46	54,87	+7
Tiefst ¹	29,16	30,35	-4

¹ Schlusskurse

Turbulentes Jahr an den Weltbörsen. Die Aktienmärkte entwickelten sich im Jahr 2011 weltweit sehr volatil und uneinheitlich. Vor dem Hintergrund der positiven konjunkturellen Entwicklung und freundlicher Unternehmensergebnisse setzte sich der aufwärtsgerichtete Trend aus dem Vorjahr zu Beginn des Jahres 2011 zunächst fort. Doch eine Reihe negativer Faktoren führten im März zu kräftigen Kursrückgängen: dazu zählten die sich verschärfende Schuldenkrise im Euroraum, die gewaltsamen Auseinandersetzungen in Nordafrika und dem Nahen Osten, die Naturkatastrophe in Japan sowie aufkeimende Inflationssorgen. Mit den guten Quartalsergebnissen der Unternehmen in Europa und den USA erholten sich die Aktienmärkte jedoch rasch und erreichten im Mai ihre Jahreshöchstwerte. Nach einer längeren Seitwärtsbewegung gaben die Kurse Anfang August aufgrund der sich eintrübenden konjunkturellen Erwartungen auf breiter Front nach. Die sich zuspitzende Finanzkrise in Europa und die Herabstufung der Bonität der Vereinigten Staaten ließen die Befürchtungen des Marktes vor einer Rezession in den Herbstmonaten weiter steigen. In der Folge blieben die Märkte sehr volatil.

Der Index der wichtigsten Titel im Euroraum, der Dow Jones Euro STOXX 50, gab insbesondere im zweiten Halbjahr 2011 deutlich nach und verlor im Gesamtjahr insgesamt 17%. Der deutsche Leitindex DAX verlor 15%, in den USA stieg der Dow Jones auf Jahressicht um 6%, und der Nikkei-Index in Japan schloss zum Jahresende 17% tiefer.

Daimler-Aktie mit volatiler Wertentwicklung im Jahresverlauf. Die Autowerte starteten positiv ins Jahr 2011. Unsere Aktie profitierte zu Jahresbeginn von den guten Absatzzahlen im Dezember und den ermutigenden Daten vom US-amerikanischen Lkw-Markt. Die Daimler-Aktie erreichte am 18. Januar mit 58,46 € den höchsten Stand des Jahres.

Danach setzte eine Phase der Konsolidierung ein. Dabei belastete die zunehmende Unsicherheit den Kursverlauf zyklischer Aktien wie Daimler überproportional. Trotzdem hielt sich die Daimler-Aktie bis Ende Juli auch angesichts negativer Faktoren, wie der Schuldenkrise in Europa, der Naturkatastrophe in Japan sowie der Konflikte in Nordafrika und im Nahen Osten, auf dem Kursniveau zum Jahresende 2010. Im August gaben die Aktienkurse dann deutlich nach. Den starken Verkäufen stand in dieser Phase nur eine schwach ausgeprägte Aufnahmefähigkeit gegenüber. In diesem Handelsumfeld hatten insbesondere die konjunktur-

sensitiven Automobiltitel hohe Kursverluste zu verzeichnen. Trotz guter Absatzmeldungen während der Sommerpause blieb die Risikoneigung der Investoren und insbesondere der US-Anleger, die ihr Engagement in risikobehaftete europäische Anlagen reduzierten, verhalten. Getragen von einer positiven Entwicklung am deutschen Aktienmarkt und der Veröffentlichung von guten, der Markterwartung entsprechenden Ergebnissen für das dritte Quartal, konnte die Daimler-Aktie im Oktober in einem sehr volatilen Umfeld wieder deutlich an Wert gewinnen. Doch schon im Monat darauf brachen die Aktienmärkte und die Automobilwerte erneut ein; zurückzuführen war dies darauf, dass die Unsicherheiten in Zusammenhang mit der Bewältigung der Euro-Krise nochmals größer geworden waren. In dieser Phase erreichte der Kurs der Daimler-Aktie am 23. November mit 29,16 € den tiefsten Stand des Jahres. Nach einer kurzfristigen kräftigen Kurserholung bewegte sich unsere Aktie im letzten Handelsmonat seitwärts und schloss am 30. Dezember bei 33,92 €. **↗ 1.01** Damit verlor der Kurs im Jahresverlauf 33% und entwickelte sich somit schwächer als der Dow Jones STOXX Auto Index (-24%) und der DAX (-15%). Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 36,2 Mrd. €.

In den ersten Wochen des Jahres 2012 legte die Daimler-Aktie deutlich zu.

Dividende von 2,20 €. ↗ 1.02 Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 4. April 2012 vorschlagen, angesichts der guten Geschäftsentwicklung die Dividende von 1,85 € auf 2,20 € pro Aktie zu erhöhen. Die Ausschüttungssumme beträgt damit 2.346 (i. V. 1.971) Mio. €.

Breite Aktionärsstruktur. ↗ 1.07 Mit rund 1,0 Mio. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionsbasis. Die Zahl der Aktionäre ist im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben. Damit hat sich der Trend der rückläufigen Aktionärszahlen aus den Vorjahren nicht fortgesetzt. Im zweiten Halbjahr 2011 erfreute sich unsere Aktie einer stetig steigenden Nachfrage bei den Privatinvestoren, hauptsächlich aus Deutschland.

Die Kuwait Investment Authority hält einen Anteil von 6,9% an der Daimler AG. Die Renault-Nissan-Allianz hält einen Anteil von 3,1%.

Aabar Investments PJS, Abu Dhabi, (Aabar) hat uns im Oktober 2011 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an Daimler die Meldeschwelle von 5% unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 4,99998% betragen hat. Auslöser für das Unterschreiten der Meldeschwelle war eine leichte Erhöhung des Grundkapitals von Daimler durch Ausübung von Stock Options. Im Februar 2012 teilte uns Aabar mit, dass sich ihr Bestand an physischen Daimler-Aktien auf rund 32,7 Mio. Aktien reduziert hat; dies entspricht einem Anteil von 3,07%. Im Zuge der jeweiligen Beteiligungsmeldungen hat Aabar uns ferner mitgeteilt, dass darüber hinaus für die Differenz zu den ursprünglich erworbenen 96,4 Mio. Aktien ein Anspruch auf Rückübertragung besteht. Aabar hat im Zusammenhang mit seinem Anteilsbesitz eine Reihe von Finanzierungstransaktionen abgeschlossen. Seit dem 1. Februar 2012 fordern die neuen Regelungen des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) die separate Offenlegung bestimmter Elemente dieser Transaktionen. Dies führt in

Bezug auf Teile des Anteilsbesitzes von Aabar zu einer doppelten Berücksichtigung. Einschließlich der Aktien, die in Verbindung mit Finanzierungstransaktionen an Dritte verliehen wurden und für die ein Rückübertragungsanspruch für Aabar besteht, hält Aabar weiterhin 9,04%.

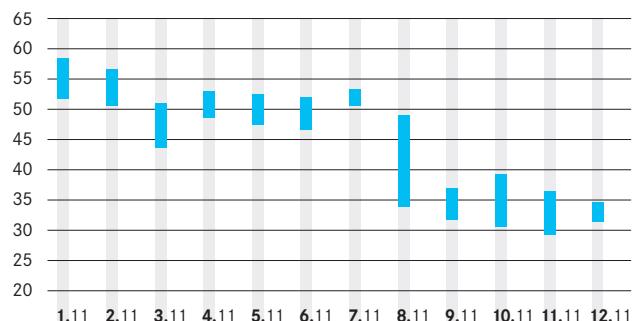
Die BlackRock Inc., New York, hat uns im August 2011 mitgeteilt, dass sie die Meldeschwelle von 5% gemäß WpHG überschritten hat und ihr Stimmrechtsanteil an Daimler zum 11. August 2011 bei 5,7% lag. Weiterhin oberhalb der Meldeschwelle von 3% gemäß WpHG liegt die Capital Research and Management Company, Los Angeles, die uns im Mai 2010 einen Anteil von 3,1% mitgeteilt hatte.

Die noch zum Jahresende 2010 im Bestand befindlichen eigenen Aktien (rund 0,2 Mio. Stück im Wert von rund 7 Mio. €) wurden im Berichtsjahr zur Erfüllung von Ansprüchen ehemaliger AEG-Aktionäre aus einem Spruchverfahren verwendet.

1.03

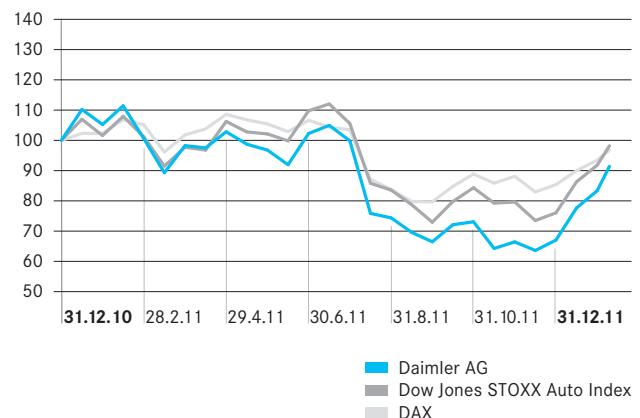
Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2011

in €



1.04

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Daimler AG
Dow Jones STOXX Auto Index
DAX

1.05

Kennzahlen

	Ende 2011	Ende 2010	11/10 Veränd. in %
<hr/>			
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	3.060	3.058	+0
Anzahl der Aktien (in Mio.)	1.066,3	1.065,6	+0
davon im eigenen Bestand	0	0,2	-100
Börsenkurswert (in Mrd. €)	36,2	54,0	-33
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	1,0	1,0	0
<hr/>			
Indexgewichtung			
DAX 30	5,93%	7,51%	
Dow Jones Euro STOXX 50	2,26%	2,88%	
<hr/>			
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	BBB+	BBB+	
Moody's	A3	A3	
Fitch	A-	BBB+	
DBRS	A (low)	A (low)	

1.06

Börsendaten der Daimler-Aktie

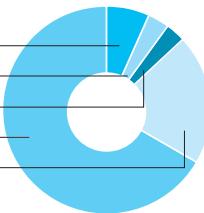
ISIN	DE0007100000
Wertpapierkennnummer	710000
Börsenkürzel	DAI
Tickersymbol Reuters	DAIGn.DE
Tickersymbol Bloomberg	DAI:GR

1.07

Aktionärsstruktur am 06.02.2012

nach Aktionärsgruppen

Kuwait Investment Authority	6,9%
Aabar Investments PJS	3,1%*
Renault-Nissan	3,1%
Institutionelle Investoren	66,5%
Private Anleger	20,4%

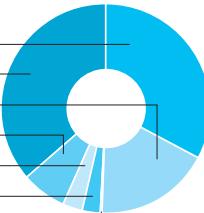


1.08

Aktionärsstruktur am 06.02.2012

nach Regionen

Deutschland	32,9%
Europa, ohne Deutschland	36,3%
USA	17,9%
Kuwait	6,9%
Vereinigte Arabische Emirate	3,1%*
Asien	2,6%
Sonstige	0,3%



* 9,04% einschließlich der Aktien, die in Verbindung mit Finanzierungstransaktionen an Dritte verliehen wurden und auf die Aabar einen Rücklieferungsanspruch hat

Insgesamt halten institutionelle Anleger 67% des Aktienkapitals, 20% befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besitzen rund 69% des Kapitals, rund 18% liegen bei US-Investoren. ↗ 1.08

Die Gewichtung der Daimler-Aktie in wichtigen Indizes hat sich im Jahresverlauf infolge der rückläufigen Kursentwicklung vermindert. Mit einer Gewichtung von 5,93 (i.V. 7,51)% stand Daimler am Jahresende 2011 an siebter Stelle im deutschen Aktienindex DAX 30. ↗ 1.05 Im Dow Jones Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 2,26 (i.V. 2,88)% vertreten. Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt und Stuttgart notiert. Im Jahr 2011 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 1.728 (i.V. 1.492) Mio. Aktien. Zunehmend wird Daimler auf den multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

Starker Anstieg bei Teilnahme am Belegschaftsaktionsprogramm. Im März 2011 konnten bezugsberechtigte Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben. Eine erstmals eingeräumte Kaufpreisvergünstigung sowie Bonusaktien trugen zur Steigerung der Teilnehmerzahlen auf 32.200 (i.V. 19.400) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei. Diese erwarben insgesamt 610.300 (i.V. 350.700) Belegschaftsaktien.

Hauptversammlung stimmt mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung zu. Unsere Hauptversammlung am 13. April 2011 im Internationalen Congress Centrum (ICC) Berlin besuchten rund 5.100 (i.V. 4.700) Aktionärinnen und Aktionäre. Mit 43,3 (i.V. 40,3)% übertraf das vertretene Grundkapital (Teilnahmepräsenz zuzüglich Briefwahlstimmen) das Niveau des Vorjahres. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung.

Ihr Stimmrecht können die Anteilseigner in der Hauptversammlung entweder selbst ausüben oder durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben lassen. Für die Hauptversammlung 2011 haben wir erstmals auch die Briefwahl angeboten. Alle Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter www.daimler.com/ir/hv verfügbar.

Daimler nutzte die Ausstellungsflächen des ICC erneut dazu, den Anteilseignern das breite Produktspektrum und die Technologiekompetenz des Unternehmens, insbesondere im Bereich nachhaltiger Mobilität, zu demonstrieren. Das 125-jährige Jubiläum des Automobils haben wir auf der Hauptversammlung 2011 zum Anlass genommen, auf Höhepunkte in der langjährigen Geschichte des Unternehmens hinzuweisen.

Wiederum umfassende Investor Relations-Aktivitäten.

Auch im Jahr 2011 hat der Bereich Investor Relations institutionelle Investoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger zeitnah über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens informiert. Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas, Asiens und Australiens. Zusätzlich führten wir zahlreiche Einzelgespräche, sogenannte »one-on-one-Meetings«, durch. Unternehmenspräsentationen haben wir im Rahmen von Investorenkonferenzen abgehalten, insbesondere während der internationalen Automobilausstellungen in Genf, Paris und Frankfurt. Über unsere Quartalsergebnisse wurde mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen regelmäßig berichtet. Die Präsentationen lassen sich auf unserer Internetseite unter <http://www.daimler.com/ir/event/> einsehen. Schwerpunkte der Gespräche mit den Analysten und Investoren waren die aktuelle Ergebniserwartung für das Jahr 2011 sowie die Geschäftsentwicklungen und die Ertragskraft in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen.

Am 9. März 2011 hat Daimler auf einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Rolls-Royce ein öffentliches Übernahmeangebot für die Tognum AG angekündigt. Der Kapitalmarkt wurde von den beiden Vorstandsvorsitzenden im Rahmen einer im Internet übertragenen Pressekonferenz über Details der beabsichtigten Übernahme informiert. Über die einzelnen Schritte der Übernahme, die im September 2011 vollzogen wurde, haben wir die Öffentlichkeit und den Kapitalmarkt jeweils zeitnah unterrichtet.

Internetauftritt wurde weiterentwickelt. Das Spektrum von Themen innerhalb unseres Internetauftritts wurde nochmals erweitert, und die Navigation haben wir noch nutzerfreundlicher gestaltet. Informativ Texte, schematische Animationen und viel Filmmaterial laden die Nutzer dank ihrer innovativen, multimedialen Präsentationsform zum eigenständigen Vertiefen ein. Alle Informationen der Konzernwebsite können auch optimiert für mobile Endgeräte – wie zum Beispiel Smartphones – schnell und bequem von unterwegs unter www.daimler.mobi abgerufen werden. Außerdem bietet die Daimler-App für iPhone™ und iPad™ aktuelle Informationen zum Konzern, zu den Marken und Produkten sowie zu Technologie- und Innovationsthemen.

Unser interaktiver Geschäftsbericht 2010 wurde im Berichtsjahr bei den renommierten International Business Awards branchenübergreifend als weltweit bester Online-Geschäftsbericht ausgezeichnet.

Zahl der Online-Aktionäre bleibt auf hohem Niveau.

Die Angebote zur persönlichen elektronischen Information und Kommunikation finden bei unseren Aktionärinnen und Aktionären weiterhin großen Zuspruch. Im Jahr 2011 haben rund 90.000 Aktionäre ihre Einladung zur Hauptversammlung nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten. Wir bedanken uns bei diesen Aktionären, da sie dazu beigetragen haben, die Umwelt zu schonen und Kosten zu sparen. Wie in früheren Jahren haben wir unter diesen Aktionären über ein Gewinnspiel attraktive Preise verlost. Den Zugang und weitere Informationen zum e-service für Aktionäre finden Sie im Internet unter <https://register.daimler.com>.

Ein Teil des e-service für Aktionäre ist der elektronische HV-Service. Im Rahmen der Einführung der Briefwahl für alle Aktionäre haben wir im Jahr 2011 auch die Briefwahl im e-service angeboten. Von diesem neuen Service haben rund 2.100 Aktionärinnen und Aktionäre Gebrauch gemacht.

Innovation und Wachstum

- 30 – 35 Innovation im großen Stil**
- 36 – 39 Die jungen Kompakten**
- 40 – 45 Faszination Elektromobilität**
- 46 – 51 Was bewegt uns morgen?**
- 52 – 57 Globaler Erfolg made by Daimler**
- 58 – 61 Weltweit ganz nah beim Kunden**
- 62 – 65 Zukunft ist unser Element**
- 66 – 69 Avantgarde der zukünftigen Mobilität**

150.000

km Laufleistung bis zum ersten Ölwechsel

0,26

bester c_w -Wert in der Kompaktklasse

60.000

car2go Kunden

8.000

Vertriebsstandorte in der ganzen Welt

10

neue Assistenzsysteme

14

Jahre automobile Zukunft antizipiert

2.600.000

Fahrzeuge finanziert und verleast DFS weltweit

392

kW Höchstleistung

+60

°C höchste Temperatur im Warmkanal

0

Emission

50.000.000

km Motorenerprobung auf Prüfstand und Straße

1.000

km emissionsfreie Reichweite: F-CELL Plug-in HYBRID

Starke Zahlen verkörpern Innovation und Wachstum bei Daimler. Sie sind Ausdruck einer Strategie, mit der wir an unsere Pionierleistungen der Vergangenheit anknüpfen und das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft führen. Dabei geht es um Menschen, Mobilität und Märkte. Geschichten und Informationen rund um diese Zahlen finden Sie auf den folgenden Seiten.

Innovation im großen Stil

Wirtschaftlichster Fernverkehr mit dem Weltmeister. Nach 10.000 km »Record Run« steht fest: Der neue Mercedes-Benz Actros verbindet sauberste Emissionswerte mit sparsamstem Verbrauch auf Rekordniveau. Auch bei Komfort, Sicherheit und Fahrdynamik erreicht er neue Dimensionen.

Actros

25

l/100 km Verbrauch beim Record Run 2011

150.000

km Laufleistung bis zum ersten Ölwechsel

1.200.000

km maximale Laufleistung bis zum ersten technischen Überholungsintervall



Der neue Actros von Mercedes-Benz definiert die Zukunft des Fernverkehrs

Aufbruch in ein neues Zeitalter. Der neue Actros stellt in puncto Wirtschaftlichkeit, Komfort und Fahrdynamik alles bisher Dagewesene in den Schatten.

Neue Produktgenerationen bilden die Grundpfeiler unseres Erfolgs im weltweiten Lkw-Geschäft. So zählt der neue Actros zu den größten Lkw-Entwicklungen in der 115-jährigen Geschichte von Mercedes-Benz Trucks. Als einziger Hersteller entwickelte Mercedes-Benz mit Blick auf die ab 2014 gültige Abgasnorm Euro VI nicht nur einen neuen Motor, sondern einen zukunftsweisenden Schwer-Lkw. Als Flaggenschiff für den Fernverkehr steckt der neue Actros voller Innovationen und Emotionen.

Sein kraftvoll-markantes Design verkörpert auch die inneren Stärken des neuen Actros. Extrem sparsame Motoren, eine ausgefeilte Aerodynamik und Services wie das Telematiksystem FleetBoard machen den Schwer-Lkw herausragend umweltfreundlich und wirtschaftlich. Sein freundliches Ambiente, die klare Trennung zwischen Arbeiten und Entspannen sowie großzügiger Lebens- und Stauraum sorgen für Komfort. Mit Innovationen an Hinterachse, Lenkung und Rahmen sorgt der neue Actros für ein sicheres und solides Fahrgefühl und setzt so Maßstäbe in Sachen Fahrdynamik.

Revolution auf Europas Fernstraßen. Der neue Actros folgt kompromisslos der Prämisse »Trucks you can trust« und wurde als erster und bisher einziger Lkw konsequent auf die Abgasstufe Euro VI hin entwickelt.



Innovative Euro-VI-Motoren machen mehr Kilometer aus weniger Diesel

Geballte BlueEfficiency Power und niedrigste Abgaswerte liefert der Sechszylinder-Reihenmotor mit 12,8 l Hubraum und vier Leistungsstufen von 310 bis 375 kW.

Die neue MotorenGeneration zeichnet sich durch die kompakte Bauweise sowie eine einzigartige Verbindung von Sauberkeit und Sparsamkeit aus. So liegt der Verbrauch trotz aufwendiger Abgasnachbehandlung bei Euro V um bis zu 7% und bei Euro VI um bis zu 4% unterhalb des Vorgängers. Im Praxistest erzielte der neue Actros sogar noch bessere Werte (siehe Seite 34). Das intelligente Zusammenspiel neu entwickelter Komponenten, wie Common-Rail-Einspritzung mit X-Pulse, das einen Einspritzdruck bis 2.100 bar realisieren kann, macht es möglich.

80/50

% weniger Stickoxid- und Partikel-Emissionen bei Euro VI



2.600

Teststunden im Windkanal



Ein Lkw im Windkanal? Für einen Premium-Lkw von Mercedes-Benz eine Selbstverständlichkeit. 2.600 Stunden wurde der neue Actros im Windkanal erprobt und verbrauchsoptimiert. Bei einer Stirnfläche von rund 10 qm und einer jährlichen Laufleistung von rund 150.000 km kommt es auf jedes Detail an. Mit seiner perfekten Aerodynamik fährt der neue Actros jetzt als sparsamster Lkw voraus.

50.000.000
km Motorenerprobung auf Prüfstand und Straße
20.000.000

km Vorserienerprobung auf der Straße

Im Blickpunkt

Ein gutes Gefühl: Der neue Actros ist extrem hart im Nehmen

Noch nie wurde ein neuer Lkw so intensiv getestet, und noch nie musste sich ein Lkw von Mercedes-Benz den Stern so hart verdienen wie der neue Actros. Entwickelt nach den strengen Regeln der »Quality Gates« von Daimler Trucks, bestand er unzählige Tests von Motor und Antrieb, von Chassis und Fahrerhaus. Ebenso Schlechtwege- und Dauerlauftests, Erprobungen in der Klimakammer und auf der Straße. Im täglichen Einsatz wird der neue Actros solche Extreme niemals antreffen, doch ist es beruhigend zu wissen, dass er ihnen gewachsen wäre.

Serienstart in Wörth

Im September 2011 lief der erste neue Actros im Mercedes-Benz Werk Wörth vom Band. Das größte Lkw-Montagewerk der Welt beweist nicht nur Effizienz, sondern auch Flexibilität, denn jeder neue Actros wird genau nach Kundenwunsch gebaut. Statistisch gleichen sich keine zwei Fahrzeuge einer Jahresproduktion.

Erster neuer Actros Euro VI nach Frankreich ausgeliefert

Im Rahmen eines Großauftrags über 500 Mercedes-Benz Lkw wurde im Oktober 2011 der erste neue Actros Euro VI an Transalliance, eines der größten Logistikunternehmen in Europa, übergeben.

Mit FleetBoard inside noch profitabler unterwegs

Als erster Hersteller bietet Mercedes-Benz das Flottenmanagementsystem im neuen Actros serienmäßig an, und jeder FleetBoard Kunde kann es vier Monate lang kostenlos testen.

Die Spitze des Schwerlast-Segments

Der neue Actros gewann im November 2011 in der Kategorie »Lkw ab 7,5 Tonnen« den »Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit 2012«. Außerdem wurde das neue Flaggschiff von Mercedes-Benz Lkw von einer internationalen Experten-Jury zum »Truck of the Year 2012« gekürt. Damit erhält die Baureihe bereits zum vierten Mal diese Auszeichnung.

Innovation im großen Stil

Record Run 2011:

Klarer Sieg für den Rekordjäger – der neue Actros ist Verbrauchs-Weltmeister

Seit der spektakulären Langstrecken-Vergleichsfahrt über 10.000 km ist es offiziell: Der neue Actros ist der wirtschaftlichste Lkw aller Zeiten. Beim Record Run 2011 auf der Route Rotterdam – Stettin – Rotterdam bewies er seine Weltmeisterqualitäten. In den Lkw mit Standard-Aufliegern und Lastzuggesamtgewichten von 40t waren Berufskraftfahrer mit durchschnittlich 80 km/h unterwegs. Das Ergebnis verblüffte selbst Experten.

Sachverständige der DEKRA ermittelten die Rekordwerte. Der neue Actros verbrauchte nach Euro V 2 l/100 km (-7,6%) und nach Euro VI 1,2 l/100 km (-4,5%) weniger als der bekannt sparsame Vorgänger.



»Der neue Actros hat den angestrebten Kraftstoffverbrauch auf unserer siebtägigen Fahrt deutlich unterschritten.«
Richard Schneider, Berufskraftfahrer

Maß der Dinge

10.000

km Langstrecken-Vergleichsfahrt

77,5

km/h Durchschnittsgeschwindigkeit

13

Fahrerassistenzsysteme für Sicherheit und Komfort



Revolutionär



Die jungen Kompakten

Nicht nur die neue B-Klasse – eine ganze Generation Kompakter mit Stern ist auf dem Weg. Mit insgesamt fünf neuen Modellen von Mercedes-Benz sprechen wir gezielt auch jüngere Kundenkreise an.

3

neue Motoren mit ECO Start-Stopp-Funktion

10

neue Assistenzsysteme

976

mm größte Beinfreiheit im Segment

Sicher und komfortabel – aber auch jung und emotional: Aufbruch in das nächste Kompaktklasse-Zeitalter

Als Erfinder des Automobils erneuern wir auch unsere Modellpalette in besonderer Weise. So startete Mercedes-Benz Cars 2011 mit der neuen B-Klasse eine einzigartige Kompaktklasse-Offensive. Die bisherige A- und B-Klasse bereiteten erfolgreich den Weg. Mit innovativen und faszinierenden Kompaktmodellen bauen wir diesen konsequent weiter aus.

Pulsschlag einer neuen Generation: Concept A-CLASS

Das Concept A-CLASS signalisiert mit seinem expressiven Design konzentrierte Dynamik. Die Studie eröffnet neue Spielräume und gibt nicht nur optisch, sondern auch technisch den Takt vor für das neue Kompaktklasse-Zeitalter von Mercedes-Benz.

Für alles, was vor uns liegt: die neue B-Klasse

Den Anfang dieser Ära macht die zweite Generation der Mercedes-Benz B-Klasse. Sie präsentiert sich noch agiler, sicherer und effizienter als bisher, dabei gewohnt komfortabel und geräumig. Das Multitalent ist ein ideales Fahrzeug für junge Familien. Optisch signalisiert der Premium-Sports-Tourer dynamischen Anspruch durch die niedrigere Fahrzeughöhe und die charakteristischen Linien des Exterieurs.

Auf der IAA 2011 feierte der neue Kompakte Premiere. Mit dem partiellen Doppelboden (Energy Space) für alternative Antriebe ist er ideal für die Zukunft gerüstet. Die neue B-Klasse präsentiert sich mit so vielen Neuheiten wie nie zuvor bei einem Modellwechsel von Mercedes-Benz. Von diesem Quantensprung profitieren die Kunden durch niedrigste Verbrauchs- und CO₂-Werte, kombiniert mit Fahrspaß, reichlich Platz und dem höchsten Sicherheitsstandard, der diese Klasse in Zukunft ganz neu definiert.

Premium in Sachen Sicherheit

Weltweit einmalig im Kompaktsegment erhalten die neue B-Klasse und die künftige neue A-Klasse serienmäßig den COLLISION PREVENTION ASSIST. Die radargestützte Kollisionswarnung mit adaptivem Bremsassistenten kann vor typischen Auffahrunfällen schützen. Damit ist die neue B-Klasse in Sachen Sicherheit der Maßstab in ihrem Segment. Das macht sie auch für junge Familien besonders attraktiv. Auch durch zahlreiche weitere Assistenzsysteme aus den größeren Modellen wird die Kompaktklasse von Mercedes-Benz immer sicherer.

Faszinierend



Mit hochwertigen Materialien, fein strukturierten Oberflächen und edlen Details verschiebt das Concept A-CLASS den Maßstab der Kompakten nach oben.

Die Mercedes-Benz Kompaktklasse-Offensive

Premium ist keine Frage der Abmessungen, sondern von Wertanmutung, Qualität und Stil. Mit insgesamt fünf statt bisher zwei Kompaktklasse-Modellen von Mercedes-Benz werden wir den Anspruch und das Lebensgefühl einer dynamisch wachsenden Kundengruppe perfekt adressieren.

2011 Einführung neue B-Klasse

2012 Einführung neue A-Klasse

danach folgen:

- Kompaktes Coupé
- Kompackter Geländewagen und
- ein weiteres Modell



Über COMAND Online lassen sich bestimmte Applikationen, Dienste und Inhalte des digitalen Lebensstils bedienen.



0,26
bester c_w -Wert in der Kompaktklasse

Mit einem für Vollheckfahrzeuge geradezu sensationellen Luftwiderstandsbeiwert (c_w -Wert) setzt sich die neue B-Klasse deutlich an die Spitze ihres Segments.

Faszination Elektromobilität

Vollelektrische Modelle von Daimler sind bereits ein lebendiger Teil des Straßenbildes. Unsere weltweit größte Elektroflotte begeistert die Menschen und gestaltet emissionsfreie Mobilität. Weitere Fahrzeuge stehen kurz vor der Einführung, wie der SLS AMG E-CELL, der keinen Zweifel lässt: sauber und faszinierend – das geht.

880

Nm max. Drehmoment

392

kW Höchstleistung

Der Mercedes-Benz SLS AMG E-CELL weist den Weg bei der Entwicklung von atemberaubenden Sportwagen mit lokal emissionsfreiem Hightech-Antrieb.



Elektrisierend

Grünes Licht für Verantwortung und exzellentes Fahrvergnügen

Die weltweite Nachfrage nach individueller Mobilität wächst ungebrochen weiter. Die Fahrzeuge sollen sicher, komfortabel, leistungsstark sein – und gleichzeitig sparsam und umweltverträglich. Als Erfinder des Automobils gestaltet Daimler die Mobilität von morgen und ist dabei auf dem Weg zum grünen Technologieführer.

Neben der weiteren Optimierung unserer hocheffizienten Verbrennungsmotoren und der Effizienzsteigerung durch Hybridisierung forcieren wir speziell auch die Elektromobilität. Für das lokal emissionsfreie Fahren mit Elektrofahrzeugen setzt Daimler sowohl auf die Batterie als auch auf die Brennstoffzelle und entwickelt beide konsequent weiter – denn diesen Antriebstechnologien gehört die Zukunft.

Der Schlüssel für die Elektrifizierung des Antriebs sind leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterien, die Daimler als einziger deutscher Hersteller deshalb auch selbst entwickelt und ab 2012 gezielt industrialisiert.

Über die voll alltagstaugliche Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL mit Brennstoffzellen-Technologie hinaus stellen batteriebetriebene Fahrzeuge in allen Fahrzeugparten die Meilensteine der emissionsfreien Mobilität von Daimler dar. So verfügen wir schon heute über eine einzigartige Flotte an zuverlässigen Elektrofahrzeugen, die weltweit für grüne Dynamik und Begeisterung sorgt.

Die Elektroflotte von Daimler

Bereits heute ist ein breites Spektrum an Elektrofahrzeugen aus allen Sparten unterwegs – damit sind die Weichen für unsere Pkw, Trucks, Transporter und Busse erfolgreich gestellt. Ergänzt wird unser grünes Portfolio mit über 3.000 Elektrofahrzeugen auf der Straße durch eine Vielzahl bedarfsgerechter Hybridmodelle.

smart fortwo electric drive (Generation III)

Mercedes-Benz Cars



Die erste und zweite Generation sind seit 2007 und 2009 erfolgreich im Einsatz. Die dritte Generation geht im Jahr 2012 sukzessive in 30 Märkten an den Start. Ab dem ersten vollen Produktionsjahr streben wir fünfstellige Stückzahlen an.

Mercedes-Benz A-Klasse E-CELL

Mercedes-Benz Cars



Der voll alltags- und familientaugliche Fünfsitzer mit batterieelektrischem Antrieb bietet großzügigen und flexibel nutzbaren Raum. Die Produktion von insgesamt 500 Fahrzeugen ist im Herbst 2010 angelaufen.

Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL

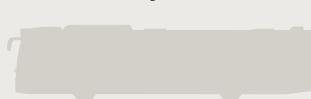
Mercedes-Benz Cars



Der Elektro-Pkw mit Brennstoffzelle ging 2009 in Serie mit fast 200 Fahrzeugen für Europa und USA. 2011 untermauerte er seine Alltagstauglichkeit auf dem World Drive, und ab 2014 startet die Produktion großer Stückzahlen.

Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid

Daimler Buses



Leise, sparsam und emissionsfrei fahren heute bereits elf Brennstoffzellenbusse im Liniendienst in Innenstädten und Metropolen. Der Stadtbus Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid wird seriennah seit 2011 auf dem Produktionsband des Citaro im Werk Mannheim produziert.

Mercedes-Benz Vito E-CELL

Mercedes-Benz Vans



Seit der Einführung im Jahr 2010 sind mittlerweile rund 500 Fahrzeuge des weltweit ersten Elektro-Serientransporters ohne Einschränkung der Zuladung und des Transportvolumens auf der Straße. Bis Ende 2012 sind insgesamt rund 2.000 Fahrzeuge geplant.

Fuso Canter E-CELL

Daimler Trucks



Der batterieelektrisch angetriebene Lkw feierte auf der IAA Nutzfahrzeuge 2010 Weltpremiere und ist der nächste Schritt auf dem Weg zum emissionsfreien Verteilerverkehr in Ballungsräumen.

Freightliner Custom Chassis MT E-CELL

All-Electric Delivery Van

Daimler Trucks



Freightliner Custom Chassis ist führend bei alternativen Antrieben für Lieferwagen. Das MT E-CELL Chassis bietet null Emissionen, Kraftstoffersparnis in Serie und Zuverlässigkeit.

Mercedes-Benz SLS AMG E-CELL

Mercedes-Benz Cars



Markteinführung ist 2013. Mit seinen faszinierenden fahrdynamischen Möglichkeiten stellt das Konzeptfahrzeug die bisherigen Erwartungen an emissionsfreie Fahrzeuge auf den Kopf.

Mercedes-Benz Concept B-CLASS E-CELL PLUS

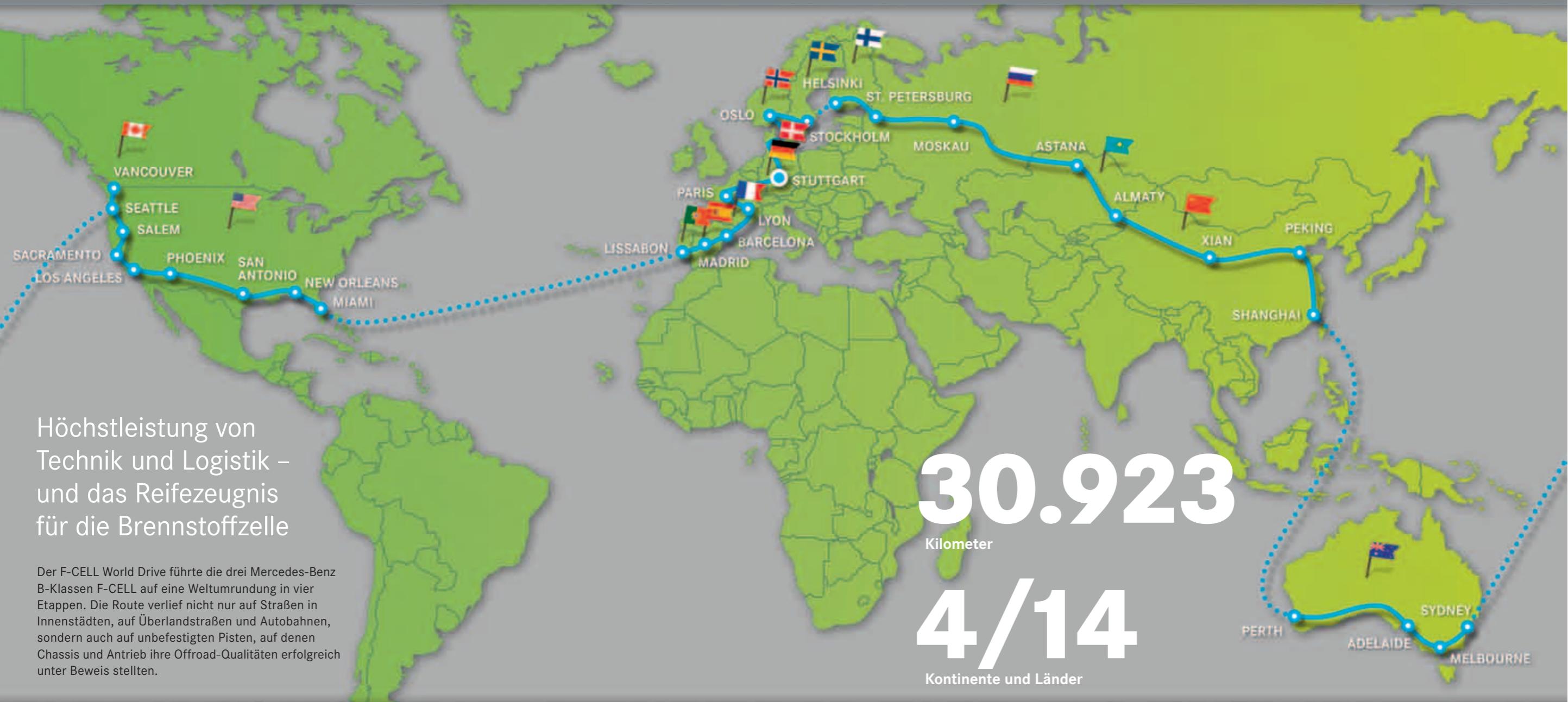
Mercedes-Benz Cars



Ergänzt mit seinem Range Extender die Familie der kompakten Elektrofahrzeuge und gibt als Konzeptfahrzeug einen Ausblick auf die Serieneinführung im Jahr 2014.

F-CELL World Drive

Einmal rund um den Globus



1. Etappe Europa
Von Stuttgart nach Lissabon

3. Etappe Australien
Von Sydney nach Perth

2. Etappe USA/Kanada
Von Fort Lauderdale nach Vancouver

4. Etappe Asien – Russland – Europa
Von Shanghai nach Stuttgart

0
Emission



Mercedes-Benz F-CELL World Drive

Die erste emissionsfreie automobile Weltumrundung

Am Jahrestag der Erfindung des Automobils gaben Bundeskanzlerin Angela Merkel und der Daimler-Vorstandsvorsitzende Dieter Zetsche den Startschuss zum Mercedes-Benz F-CELL World Drive. Die drei vollelektrischen Mercedes-Benz B-Klassen F-CELL mit Brennstoffzellen-Technologie hatten 30.923 km Pionierfahrt quer durch vier Kontinente und 14 Länder zu absolvieren.

Die Tour belegte die Reife der Brennstoffzellen-Technologie von Daimler. Die Fahrzeuge sind sicher, robust und alltags-tauglich. Zudem erlauben sie große Reichweiten bei kurzen Tankzeiten. Und: Sie sorgen für Fahrspaß mit null Emissionen.

Eine weitere Botschaft der spektakulären Weltumrundung war die Forderung nach einer flächendeckenden Infrastruktur an Wasserstofftankstellen. Diese wird Daimler als Initialzündung konsequent mit ausbauen und die automobile Zukunft so von der Spur weg gestalten.

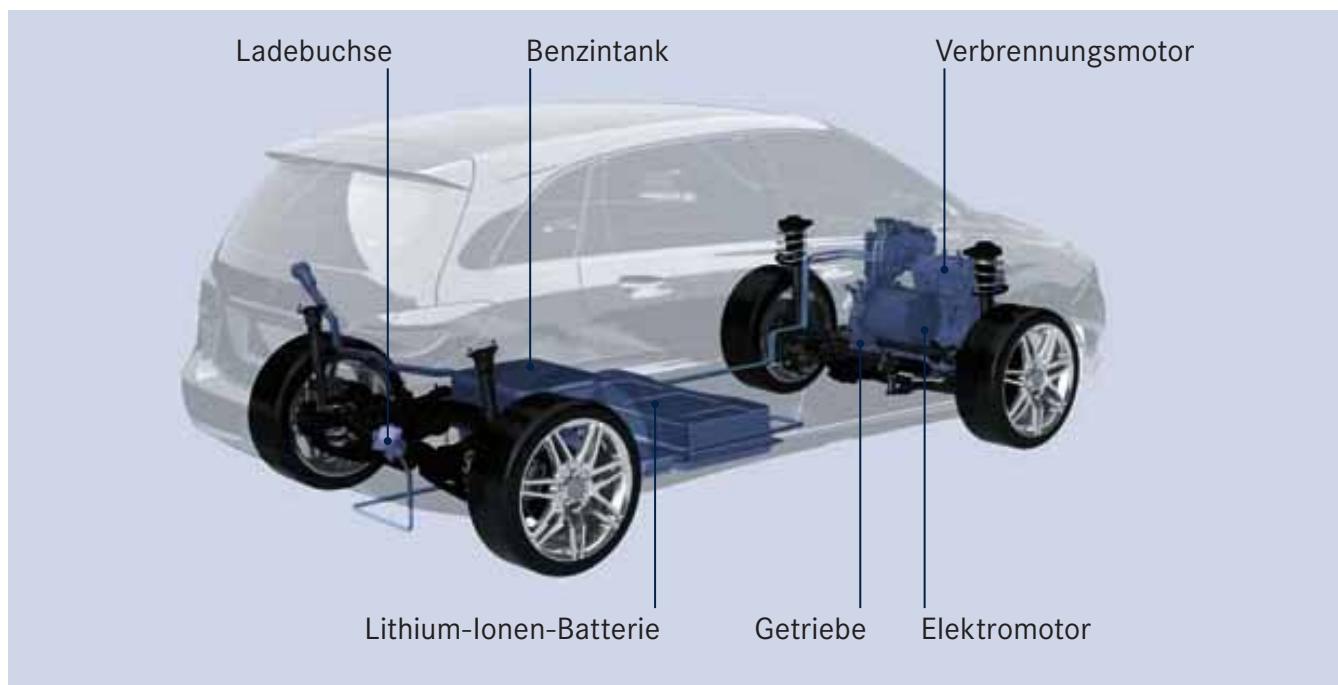


Das Beste aus zwei Welten: Mercedes-Benz Concept B-CLASS E-CELL PLUS mit Range Extender

Mit dem seriennahen Konzeptfahrzeug B-CLASS E-CELL PLUS ergänzt Mercedes-Benz die Elektroflotte um ein voll alltagstaugliches Elektrofahrzeug im Kompaktwagensegment mit Range Extender. Die Kombination aus Elektroantrieb und Benzinmotor sorgt für bestmögliche Alltags- und Langstreckentauglichkeit. Dank des zusätzlichen Verbrennungsmotors kann die Batterie bei Bedarf während der Fahrt geladen werden, und dadurch erhöht sich die Reichweite von 100 km auf insgesamt 600 km – für uneingeschränkte Mobilität.

Das zukunftsweisende und hochflexible Konzept erfüllt den Wunsch nach emissionsfreiem Fahren auf der einen und großer Reichweite auf der anderen Seite.

Die Kombination eines Elektroantriebs mit einem Ottomotor erlaubt Langstreckenfahrten, die bisher nur rein verbrennungsmotorisch oder bei Elektrofahrzeugen mit Brennstoffzelle möglich sind. Die Lithium-Ionen-Batterie und der Kraftstofftank befinden sich in einem speziellen Zwischenboden, dem »Energy Space«.



Das Vertriebsmodell »sale&care« macht E-Mobilität attraktiv

Den Einstieg in die Elektromobilität erleichtern wir unseren Kunden mit einem neuen Vertriebsmodell: sale&care. Mit sale&care ist ein smart fortwo electric drive der dritten Generation für unter 16.000 € netto zu haben. Die Batterie muss der Kunde in diesem Fall nicht kaufen, er mietet sie einfach für weniger als 60 € netto im Monat dazu. Das Besondere: Mit Abschluss des Mietvertrags erhalten unsere Kunden eine Zusicherung für eine definierte Batteriekapazität während der gesamten Mietdauer. Außerdem sind mit der Mietrate alle Wartungen der Batterie abgedeckt – und wenn nötig, sogar der Austausch der Batterie.

Shaping Future Transportation: reduzierter Kraftstoffverbrauch mit CleanDrive Fahrzeugkonzepten

Daimler treibt die drastische Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen bei den Nutzfahrzeugen voran. Dies umfasst auch die Elektrifizierung aller Fahrzeugklassen – vom leichten Transporter bis zum schweren Truck.

Schon heute sind Fahrzeuge von Daimler Trucks mit Hybridantrieb und batterieelektrisch unterwegs, so der Freightliner Custom Chassis MT E-CELL All-Electric Delivery Van und der Fuso Canter E-CELL.

Liefert Bestleistung: Freightliner Custom Chassis MT E-CELL All-Electric

Seit 2011 begeistert der Freightliner Custom Chassis MT E-CELL All-Electric Delivery Van in puncto Aerodynamik, Leichtbau und Umweltfreundlichkeit. Außerdem überzeugt der zukunftsweisende Walk-in-Van mit vollelektrischem Antrieb und Plug-in-Technologie bei jedem Einsatz in Ballungsräumen oder anderen umweltsensiblen Bereichen durch seine kraftvolle Leistung und eine Reichweite von 160 km mit nur einer Batterieladung.



Lautloser Leicht-Lkw: Fuso Canter E-CELL

Der Prototyp des ersten batterieelektrisch angetriebenen Leicht-Lkw von Daimler markiert einen großen Schritt auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im anspruchsvollen Verteilerverkehr. Mit einer Reichweite von rund 120 km eignet sich der

nahezu geräuschlos und abgasfrei fahrende Canter E-CELL ideal für innerstädtische Belieferungen oder Arbeiten in sensiblen Grünzonen. Seit 2011 befindet sich der Prototyp des Canter E-CELL auf der Straße, und eine Kleinserie wird folgen.



Was bewegt uns morgen?

Mit dem gleichen Innovationsgeist wie unsere Gründer Gottlieb Daimler und Carl Benz gestalten wir die automobile Zukunft – und geben mit nachhaltigen Konzepten weltweit die Impulse für eine neue Kultur der urbanen Mobilität.

car2go

60.000

car2go Kunden

1.000.000

vollautomatische car2go Mietvorgänge

10.000.000

km zurückgelegte Strecken



Menschen und Metropolen mobilisieren – mit stadtgerechten, umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Lösungen

Der Anspruch an »Premium« wird zunehmend vielfältiger interpretiert. Für immer mehr Menschen gilt ein Beitrag für die Gesellschaft und Umwelt als zeitgemäßer Ausdruck von Luxus. »Grünes Denken« ist Teil des persönlichen Lebensstils, genauso wie das neue Konsum- und Nutzungsverhalten in der digitalen Vernetzung. Zugleich werden die Arbeits- und Lebenswelten immer mobiler. Gerade in den rasant wachsenden Städten und Regionen steigt damit das Bedürfnis nach klimafreundlichen, komfortablen und bezahlbaren Möglichkeiten der Fortbewegung.

Indem wir neue Kommunikationstechnologien, innovative Dienstleistungen und saubere Antriebe konsequent miteinander vernetzen, definiert Daimler die Spitze der urbanen Mobilität von morgen.

Mit visionären Konzepten wie car2go, car2gether und Bus Rapid Transit (BRT), auch im intelligenten Mix mit weiteren innovativen Fortbewegungsmitteln wie dem smart ebike oder mit emissionsfreien Wohnformen, bringt Daimler die Zukunft schon heute mitten ins Leben und auf die Straße. Ein wichtiger Impulsgeber ist der Bereich Business Innovation von Daimler. Hier identifizieren wir kontinuierlich zukünftige Marktanforderungen und fördern die Entwicklung von neuen automobilen Produkten, Programmen und Services.

car2go Das Mobilitätskonzept von Daimler

car2go von Daimler ermöglicht als weltweit erstes flexibles Auto-Kurzzeitmietmodell spontane Einwegfahrten und zeigt, wie der Individualverkehr in Zukunft funktionieren kann. car2go Kunden können jederzeit und überall im Servicegebiet zu günstigen Preisen einen smart fortwo mieten, ihn beliebig lange nutzen und anschließend an einem öffentlichen Parkplatz im car2go Bereich wieder abstellen. Das Finden und Buchen der Fahrzeuge wird über das Handy, Smartphone oder Internet abgewickelt und die Miete über eine Telematikeinheit im Fahrzeug. Damit macht car2go das Autofahren in der Stadt so einfach wie mobiles Telefonieren.

car2go im Living-Lab: Zukunft der urbanen Mobilität
Gestartet ist car2go im Jahr 2008 in Ulm und Neu-Ulm, weitere Städte folgten, und viele neue Anfragen liegen vor. 2012 planen das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, die Daimler AG und die car2go GmbH sowie der Energieversorger EnBW und die Stuttgarter Straßenbahnen AG, die Region Stuttgart zum lebendigen Schaufenster für die Zukunft der urbanen Mobilität zu machen. Kern des Vorhabens ist eine neue Ladeinfrastruktur und eine car2go Flotte mit 500 smart fortwo electric drive.



2007	03/2009	05/2010	04/2011	06/2011
Initialzündung car2go durch Daimler Business Innovation	Ulm/Neu-Ulm 300 smart fortwo car2go edition 21.000 registrierte Kunden	Austin 300 smart fortwo car2go edition 20.000 registrierte Kunden	Hamburg 300 smart fortwo car2go edition 10.000 registrierte Kunden	Vancouver 225 smart fortwo car2go edition 10.000 registrierte Kunden



<36

Jahre sind 60% der car2go Kunden

>50

Jahre sind 15% der car2go Kunden

Im Blickpunkt

car2gether – die webbasierte Mitfahr-Community

Daimler ist das erste Automobilunternehmen, das auch Mitfahrgelegenheiten erprobt. Die Mitfahr-Community car2gether vermittelt seit 2010 in Ulm und Aachen im Internet oder per Smartphone freie Plätze in Fahrzeugen und bringt Fahrer und Mitfahrer zusammen. Die Nachfrage ist mittlerweile so groß, dass der Umkreis auf jeweils 90 km ausgedehnt wurde. Im Rahmen des Pilotprojekts erforscht Daimler zudem die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft.

smart fortwo car2go edition – das clevere Carsharing-Auto

Der neue smart fortwo car2go edition ist das weltweit erste ab Werk konfigurierte Carsharing-Auto: ausgestattet mit Start-Stopp-Automatik, einer nutzerfreundlichen Telematik mit Radio und Navigationssystem sowie einem innovativen Solardach.

One-Way

01/2011

11/2011

12/2011

02/2012

2012

Amsterdam
300 smart fortwo
electric drive
Erste rein elektrisch
betriebene Flotte
in Europa
1.000 Vorregistrierungen

San Diego
300 smart fortwo
electric drive
Erste rein elektrisch
betriebene Flotte
in Nordamerika

Wien
500 smart fortwo
car2go edition
Größte car2go Flotte
weltweit

Lyon
200 smart fortwo
car2go edition
Düsseldorf
300 smart fortwo
car2go edition

Stuttgart
500 smart fortwo
electric drive
Größte elektrische
car2go Flotte weltweit

Bus Rapid Transit: Lösungen für den Stadtverkehr heute und morgen

Städte und Metropolen wollen lebenswerter werden – dazu muss der Verkehr fließen und umweltfreundlich sein. Daimler unterstützt mit wegweisenden Produkten und Lösungen den wirtschaftlichen Betrieb von Busflotten und verringert zugleich mit innovativen Services die Verkehrsdichte.

Mit unserem Engagement bei Bus Rapid Transit (BRT) bieten wir clevere Mobilitätskonzepte besonders für boomende Megacities und Ballungsgebiete. Moderne Linienbusse befahren in hoher Taktung eigens abgetrennte, bevorrechtigte Trassen mit separaten Ampelschaltungen. So können die Busse mit hoher Geschwindigkeit und Frequenz verkehren und Fahrgäste schnell und komfortabel befördern.

Weltweit operieren bereits über 16.000 Omnibusse von Mercedes-Benz auf BRT-Trassen, so in Bogotá, Istanbul, Mexico City, Nantes und São Paulo. Künftige Anwendungsbereiche für BRT finden sich insbesondere in den Austragungsstädten der Fußball-Weltmeisterschaft 2014 in Brasilien und vielen Teilen der Welt.

BRT von Daimler erhält ÖkoGlobe 2011

Auch das ÖkoGlobe-Institut der Universität Duisburg-Essen ist von der Umweltfreundlichkeit des BRT-Konzepts überzeugt und würdigte das Engagement von Daimler bei BRT in der Kategorie »Neue Mobilitätskonzepte« mit Platz 1. Die Anerkennung ist für Daimler Buses Ansporn, auch weiterhin Vorreiter für nachhaltige, umweltbewusste Transportlösungen zu sein.

42

km lange Buslinie mit eigener Trasse*

45-60

Sekunden Taktfrequenz*

600.000

Passagiere pro Tag*

BRT-Systeme zeichnen sich durch hohe Flexibilität, kurze Implementierungszeiten und niedrige Investitions- und Betriebskosten aus. Die Fahrgäste kommen rasch und effizient durch Ballungsräume – und gleichzeitig reduzieren sich die Emissionen pro Passagier-km deutlich.

* BRT-System Metrobüs in Istanbul, Türkei

Urban Mobility



Effizienzhaus-Plus mit Elektromobilität: Zukunft erleben und erfahren

Einblicke in das nachhaltige Wohnen und Fahren eröffnet das Projekt »Effizienzhaus-Plus mit Elektromobilität« in Berlin. Das Haus erwirtschaftet durch modernste Technologien mehr Elektrizität, als es verbraucht. Der überschüssige Strom lässt sich auch für das Aufladen von batterie-elektrischen Fahrzeugen verwenden.

Ab März 2012 bewohnt eine Familie das Haus für 15 Monate und erprobt in wissenschaftlicher Begleitung das Zusammenspiel der neuen Gebäudegeneration mit der Elektromobilität. Neben einer Mercedes-Benz A-Klasse E-CELL mit innovativer induktiver (kabelloser) Ladeoption stellt Daimler einen smart fortwo electric drive, ein smart ebike sowie die erforderliche Ladeinfrastruktur am Haus zur Verfügung.

smart ebike:
emissionsfrei und
voller Emotionen

Die Mobilitätswünsche der Metropolen-Bewohner rund um den Globus und die Erfahrung von smart mit Elektromobilität formten ein unkonventionelles Fahrzeug, dessen natürliches Revier die Großstadt ist. Das smart ebike ist eine intelligente Ergänzung zum Auto und sorgt für lokal emissionsfreien Fahrspaß.

Ab Frühjahr 2012 bringt das smart electric bike Menschen schnell, entspannt und lokal emissionsfrei durch die City. Das ebike setzt nicht nur im Fahrraddesign neue Maßstäbe, sondern begeistert mit weiteren Innovationen, wie dem integrierten USB-Anschluss für Smartphones oder der Bremsenergie-Rückgewinnung (Rekuperation).





2008

Startschuss für das BharatBenz Lkw-Werk

2010

Einweihung der modernen Truck-Teststrecke

2011

Beginn der Produktions-Probeläufe

Globaler Erfolg made by Daimler

Daimler ist auf Wachstumskurs. Mit der Kraft, vorauszudenken und Neues zu erschaffen, sind wir in unseren Kernmärkten auf der Erfolgsspur. Zudem gewinnen wir durch neue Marken und Produkte sowie Netzwerke für die Entwicklung und Produktion weiter Fahrt in den Zukunftsmärkten.

Im neuen Werk Oragadam bei Chennai fertigt Daimler Trucks seit dem Frühjahr 2012 Lkw der neuen Marke BharatBenz.

Flagge zeigen – in unseren Kermärkten und in den aufstrebenden Märkten der Zukunft

Die weltweite Dynamik in den Märkten eröffnet Daimler exzellente Perspektiven. Die Motoren des Wachstums werden dabei künftig vor allem die BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China sein. Aber auch unsere traditionellen Automobilmärkte Europa, USA und Japan bleiben weiterhin von großer Bedeutung.

Innerhalb kürzester Zeit haben sich die BRIC-Staaten zu den wachstumsstärksten Automobilmärkten der Welt entwickelt. Die geringen Fahrzeuggichten und eine aufstrebende Mittelschicht lassen die Wirtschaft weiter boomen. So werden die Pkw-Märkte der vier Länder bald unter den Top 10 positioniert sein, und Daimler Trucks erwartet, den Lkw-Absatz in den BRIC-Staaten mittelfristig deutlich steigern zu können.

Als zentraler Erfolgsfaktor gilt immer mehr die Produktion vor Ort. Um die weltweite Nachfrage perfekt zu erfüllen, investieren wir gezielt – auch in lokale Marken und neue Produktionskapazitäten.

Daimler ist bereits in vielen Ländern der Erde mit einer lokalen Produktion sehr gut aufgestellt. Unsere weltweiten Markterfolge befähigen wir weiter – durch neue Werke, wie in Ungarn, länderspezifische Marken, wie BharatBenz in Indien, und Kooperationen wie mit Foton in China oder Kamaz in Russland.

Global positive Bilanz durch globales Engagement

Mit unseren BRIC-Aktivitäten unterstreichen wir unser Ziel, ausgewogen zu wachsen. Neben den neuen Daimler-Standorten profitieren immer auch die traditionellen, denn hier ergibt sich ebenfalls ein positiver Rückkopplungseffekt, etwa durch Stellenaufbau oder die Sicherung von bestehenden Arbeitsplätzen.

BharatBenz wird mit speziellen Produkten den »Modern Domestic Market« in Indien erobern. Vom Rahmen über das Fahrerhaus und die Lackierung bis hin zur Motorenfertigung deckt das neue Daimler-Werk alle Produktions-schritte für die leichten, mittelschweren und schweren Lkw ab.



Global wachsend

Europa

Kecskemét, Ungarn

Neues Werk für Mercedes-Benz Pkw

- Produktion neuer Modelle der Kompaktklasse von Mercedes-Benz im Verbund mit Rastatt, Deutschland, ab 2012

Kooperation mit Renault/Nissan

Strategische Partnerschaft mit gegenseitiger Kapitalbeteiligung

- Gemeinsame Entwicklung: Nachfolgegeneration smart fortwo, ein Viersitzer der Marke smart, nächste Generation des Renault Twingo, Markteinführung ab 2014
- Entwicklung eines neuen Mercedes-Benz Stadtlieferwagens, Markteinführung Ende 2012
- Gegenseitige Lieferung von Antriebssträngen: kompakte Drei- sowie Vierzylinder-Motoren für Daimler, Vier- und Sechszylinder-Motoren für Nissan und Infiniti
- Zusammenarbeit bei emissionsfreien Fahrzeugen: Daimler wird Batterien, Renault-Nissan Elektromotoren für smart und Twingo bereitstellen
- Gemeinsame Produktion von Mercedes-Benz Benzinmotoren in einem Nissan-Werk für die C-Klasse Produktion in Tuscaloosa

Kooperation mit Kamaz

Joint Ventures: Mercedes-Benz Trucks Vostok und Fuso Kamaz Trucks Russia

- Produktion des Fuso Canter in Russland
- Produktion der Mercedes-Benz Modelle Actros, Axor und Unimog in Russland

Kooperation mit GAZ

- Auftragsfertigung des Mercedes-Benz Sprinter durch GAZ in Russland ab 2013

Indien

Chennai

Neues Werk für Lkw

- Produktion von leichten, mittelschweren und schweren Lkw der neuen Marke BharatBenz ab Herbst 2012

Kooperation mit Sutlej Buses

- Bau von Mercedes-Benz Luxus-Reisebussen für den indischen Markt

Kooperation mit dem Busaufbau-Hersteller MCV

- Bau des Mercedes-Benz City Bus für den indischen Markt ab 2012

China

Kooperation mit BAIC

(Beijing Automotive Industry Holding Co., Ltd.)

Strategische Partnerschaft und Joint Venture BBAC

(Beijing Benz Automotive Co., Ltd.)

- Erweiterung der Kapazitäten für lokale Produktion der Mercedes-Benz C- und E-Klasse
- Produktion des Geländewagens Mercedes-Benz GLK
- Produktion von drei Modellen der neuen Mercedes-Benz Kompaktklasse schrittweise ab 2013
- Produktion von Vierzylinder-Ottomotoren ab 2013

Kooperation mit BYD (Built Your Dreams) Co., Ltd.

Joint Venture zur Entwicklung eines Elektrofahrzeugs in China für den chinesischen Markt

- Markteinführung für 2013 geplant
- Vertrieb unter neuer Marke

Kooperation mit FJMG (Fujian Motor Industry Group) und CMC (China Motors Corp.), Taiwan.

Joint Venture FJDA (Fujian Daimler Automotive Co., Ltd.)

- Produktion der Transporter Vito und Viano von Mercedes-Benz seit 2010
- Produktion des Mercedes-Benz Sprinter seit 2011

Kooperation mit Beiqi Foton Motor Co., Ltd.

Joint Venture BFDAC (Beiqi Foton Daimler Automotive Co. Ltd.)

- Produktion von schweren und mittelschweren Lkw der Marke Auman

Der Weltmarkt für Automobile

Pkw und Nfz in Millionen Fahrzeuge



Der Weltmarkt für Automobile wächst – vor allem in den BRIC-Staaten

Mit Pkw, Nutzfahrzeugen und Elektroautos, die genau auf den lokalen Bedarf zugeschnitten sind, und neuen Standorten für die Produktion und Entwicklung vor Ort erweitert Daimler das Engagement in den traditionellen Märkten und erschließt die Wachstumsregionen der Zukunft.

USA

Tuscaloosa, Alabama

Erweiterung des bestehenden Pkw-Werkes

- Produktion der Mercedes-Benz C-Klasse für Nordamerika ab 2014
- Produktion eines zusätzlichen neuen Modells ab 2015

Decherd, Tennessee

- Produktion von Mercedes-Benz Benzinmotoren gemeinsam mit Nissan in einem Nissan-Werk ab 2014

Brasilien

Juiz de Fora

Neues Werk für Lkw

- Produktion von Mercedes-Benz Lkw
- Produktion des Schwer-Lkw Actros ab 2012

Weltweit präsent



2011 rollte der erste Mercedes-Benz Sprinter aus lokaler Produktion bei Fujian Daimler Automotive (FJDA) in Fuzhou vom Band. Nach dem Viano und Vito ist er der dritte Mercedes-Benz für Chinas rasant wachsenden Transporter-Markt.

Daimler in Russland: Ausbau der Zusammenarbeit im größten europäischen Lkw-Markt

Daimler Trucks und der russische Lkw-Hersteller Kamaz legen seit 2011 einen weiteren Gang in ihrer erfolgreichen Kooperation zu. Auf der Nutzfahrzeugmesse Comtrans in Moskau präsentierten die Partner den ersten gemeinsam entwickelten Lkw mit Daimler-Komponenten.

Seit 2010 beziehungsweise 2011 laufen in Russland Lkw von Fuso sowie die Mercedes-Benz Modelle Actros, Axor und Unimog vom Band. Künftig wird Daimler Trucks mit Kamaz bei der Produktion von Achsen sowie Lkw-Fahrerhäusern kooperieren.

Think globally

Daimler in Ungarn: Das Beste oder nichts – Kompaktwagenproduktion im Verbund schafft Kapazitäten

Da Mercedes-Benz künftig fünf – statt bisher zwei – neue Kompaktmodelle anbietet, schafft das neue Werk im ungarischen Kecskemét zusätzlich zum Werk Rastatt weitere Produktionskapazitäten. Der Produktionsverbund ermöglicht eine flexible und damit wirtschaftliche Fertigung des erweiterten Produktangebots.

Im März 2012 startet in Kecskemét die Produktion des ersten Kundenfahrzeugs – rund sechs Monate nach dem Schwesterwerk Rastatt. Das Werk in Ungarn kann so von den Erfahrungen des Produktionsanlaufs in Deutschland unmittelbar profitieren und damit die Herausforderungen eines neuen Produkts in einem neuen Werk und mit neuen Mitarbeitern in einem neuen Land erfolgreich meistern.

Das erste Produktionstestfahrzeug lief im Werk Kecskemét bereits im August 2011 vom Band – ein »Rohrputzer« wie die Produktionen sagen.



Daimler in China: gut positioniert im größten Automobilmarkt der Welt

Die Perspektiven sind bestens: Seit Jahren glänzt China mit zweistelligen Wachstumszahlen, und schon heute ist Daimler im weltweit größten Automobilmarkt erfolgreich aktiv. Pkw und Vans von Mercedes-Benz werden vor Ort produziert.

Um unser Engagement in der Volksrepublik auf ein noch breiteres Fundament zu stellen, haben wir weitere wegweisende Strategien entwickelt. Zur deutlichen Ausweitung der Pkw- und Van-Produktion wurde 2011 im Nutzfahrzeuggbereich das Joint Venture mit Foton Motor gegründet. Das Gemeinschaftsunternehmen wird in China künftig mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman mit Mercedes-Benz Motoren anbieten.

Emissionsfrei mobil im Reich der Mitte – mit Daimler

Ein weiterer Meilenstein des Jahres 2011 war für Daimler die Genehmigung des Joint Venture »Shenzen BYD Daimler New Technology Co., Ltd.« (BDNT), in dem Daimler und sein Partner BYD gemeinsam ein Elektrofahrzeug für den chinesischen Markt entwickeln.

BDNT wird im Rahmen der Automobilmesse Auto China im April 2012 erstmals ein Showcar dieses Fahrzeugs vorstellen, das unter einer neuen Marke 2013 an den Start gehen soll.

Act locally



**Weltweit ganz nah
beim Kunden**

Premiumklasse in puncto Absatz. Im Schulterschluss mit dem Vertrieb, den Ländergesellschaften und Händlern erzielt Daimler in China Rekordverkäufe. Auch Daimler Financial Services bringt mit Finanzdienstleistungen nach Maß Fahrzeuge in China und in der ganzen Welt auf die Straße.

1.000.000
neue Leasing- und Finanzierungsverträge weltweit pro Jahr

8.000
Vertriebsstandorte in der ganzen Welt

+60
neue Vertriebsstandorte in China

Die Faszination des Sterns können Chinas Kunden seit 2011 hautnah im neu eröffneten Mercedes-Benz Center in Peking erleben – einem der größten Mercedes-Benz Flagshipstores in Asien.

Chinas Wirtschaft wächst – und Daimler schreibt die Erfolgsgeschichte im größten Automobilmarkt fort

Der wirtschaftliche Aufstieg Chinas verlief rasant, und ebenso vielversprechend sind auch die langfristigen Aussichten: Mit über 300.000 geplanten Verkäufen von Mercedes-Benz Pkw im Jahr 2015 stehen die Zeichen für Daimler weiterhin auf Wachstum. Auch in den anderen Fahrzeugparten werden wir unsere Marktanteile in der Volksrepublik deutlich ausweiten.

Um dieser Dynamik in Verkauf und Service Rechnung zu tragen, bauen wir unser Vertriebs- und Servicenetz kontinuierlich weiter aus. Ziel ist, die Ansprüche unserer chinesischen Kunden an die Verkaufs- und Servicequalität auch im Reich der Mitte in herausragender Weise zu erfüllen.

Durch das langjährige Engagement in China kann Daimler auf einer breiten Basis an lokalen Betrieben aufbauen. Derzeit werden die Pkw von Mercedes-Benz und smart an rund 210 Standorten in 90 Städten vertrieben, die Lkw und Transporter in rund 80 Betrieben. Im Jahr 2011 haben wir das Vertriebs- und Servicenetz für Mercedes-Benz Pkw und Nutzfahrzeuge damit um 60 attraktive neue Standorte erweitert und die Vertriebs- und Serviceteams zudem intensiv geschult – denn auch in China bieten wir unseren Kunden nur »Das Beste oder nichts«.

»Vom smart bis zur S-Klasse begeistern wir unsere Kunden mit einer perfekten Beratung und Betreuung. Auch für immer mehr junge Chinesen sind die Fahrzeuge von Daimler ein Teil Ihres Lebensstils.«

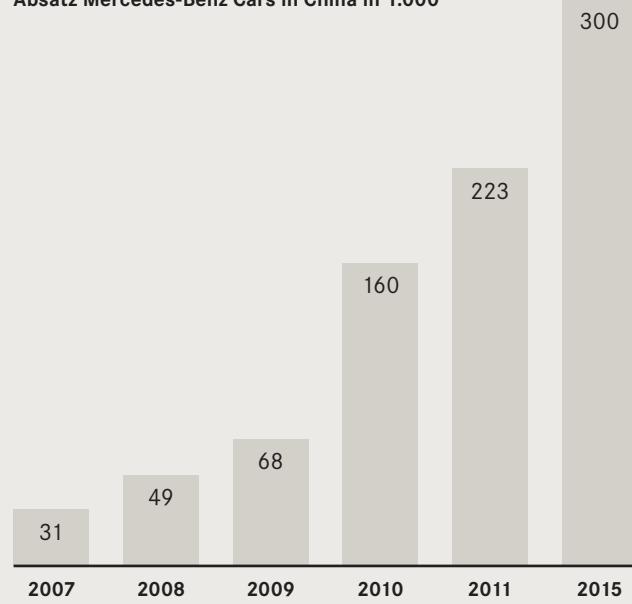
David Wang, Verkäufer



Weiterer Vorsprung durch maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen: Da Kunden, die ihr Auto finanzieren oder leasen, nicht nur besonders markentreu sind, sondern auch ihr Fahrzeug doppelt so oft wechseln und sich häufiger für eine besonders hochwertige Ausstattung entscheiden, unterstützen die Finanzdienstleistungen von Daimler Financial Services unseren Fahrzeugabsatz. Weltweit finanziert oder verleast unsere Finanzdienstleistungssparte heute mehr als 40% der Fahrzeuge des Daimler-Konzerns. Das Vertragsvolumen wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen.

Ein weiterer konsequenter Schritt der globalen Wachstumsstrategie von Daimler Financial Services ist das verstärkte Engagement in Wachstumsmärkten wie China und Indien. Entsprechend unterstützt Daimler Financial Services mit einem länderspezifischen Angebot an Finanzdienstleistungen die erfolgreiche Präsenz von Daimler im chinesischen Markt. Auch im boomenden indischen Markt rückt Daimler seit 2011 mit maßgeschneiderten Finanzierungs- und Leasingangeboten noch weiter in die Nähe der Kunden.

Daimler in China auf Erfolgskurs
Absatz Mercedes-Benz Cars in China in 1.000



Bereits heute ist das Reich der Mitte der größte Automobilmarkt der Welt, und Daimler nimmt weiter Fahrt auf im Wachstumsmarkt der Superlative. So wird China künftig der größte Pkw-Markt für Mercedes-Benz sein.

Jubiläum in China

Daimler Financial Services ist seit dem Jahr 2006 in China aktiv. Innerhalb von nur fünf Jahren erreichte das Vertragsvolumen im größten Automobilmarkt der Welt einen Wert von umgerechnet rund 1,8 Milliarden Euro. Um die Wünsche der Kunden und Händler in diesem dynamischen Wachstumsmarkt auch in Zukunft perfekt zu erfüllen, baut Daimler Financial Services die Präsenz in ganz China weiter aus.

72

Mrd. € beträgt das weltweite Vertragsvolumen von Daimler Financial Services

2.600.000

Fahrzeuge finanziert und verleast Daimler Financial Services weltweit



Maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen und die besondere Wertschätzung der chinesischen Kultur verleihen der starken Nachfrage nach Fahrzeugen von Daimler in China eine zusätzliche Dynamik.

Zukunft ist unser Element

Eine der wichtigsten Traditionen von Daimler ist die Innovation. So setzen die neuen Klima-Windkanäle des Mercedes-Benz Technology Center in Sindelfingen weltweit Maßstäbe für eine umweltschonende und effiziente Entwicklung.

265

km/h maximale Windgeschwindigkeit

+60

°C höchste Temperatur im Warmkanal

-40

°C tiefste Temperatur im Kaltkanal



Die neuen Klima-Windkanäle bringen extreme Wetterereignisse nach drinnen und Innovationen schneller auf die Straße

Nach dem neuen Fahrsimulator wurde das Mercedes-Benz Technology Center mit den beiden hochmodernen Klima-Windkanälen planmäßig um die nächste Stufe erweitert. Am Mercedes-Benz Standort Sindelfingen sind damit Forschung, Entwicklung, Design, Planung und Produktion so direkt verzahnt wie bei sonst keinem anderen Automobilunternehmen weltweit.

Die neuen Klima-Windkanäle schlagen eine Brücke zwischen Simulation und Realerprobung und erlauben es, neu entwickelte Fahrzeuge und Komponenten von Mercedes-Benz frühzeitig für alle Wetterbedingungen zu optimieren. Zur anschließenden realen Erprobung auf der Straße in arktischer Kälte oder sengender Wüstenhitze starten deshalb künftig nur noch Prototypen, die bereits im Klimakanal unter widrigsten Klimaeinflüssen einen hohen Reifegrad bewiesen haben.

Mit den neuen Klima-Windkanälen erzielt Mercedes-Benz bestmögliche Qualität – ein Anspruch, der seit 125 Jahren fest verankert ist.

Da sogar im arktischen Teil Schwedens im Winter nicht immer so tiefe Minusgrade herrschen, wie sie bei den Erprobungsfahrten notwendig sind, und ebenso wenig auf die Extremhitze im berüchtigten Death Valley in Amerika Verlass ist, können in den neuen Klima-Windkanälen das ganze Jahr über alle gewünschten klimatischen Bedingungen in sehr engen Toleranzen selbst geschaffen werden. Unter freiem Himmel ist das nicht realisierbar.

Innovativ

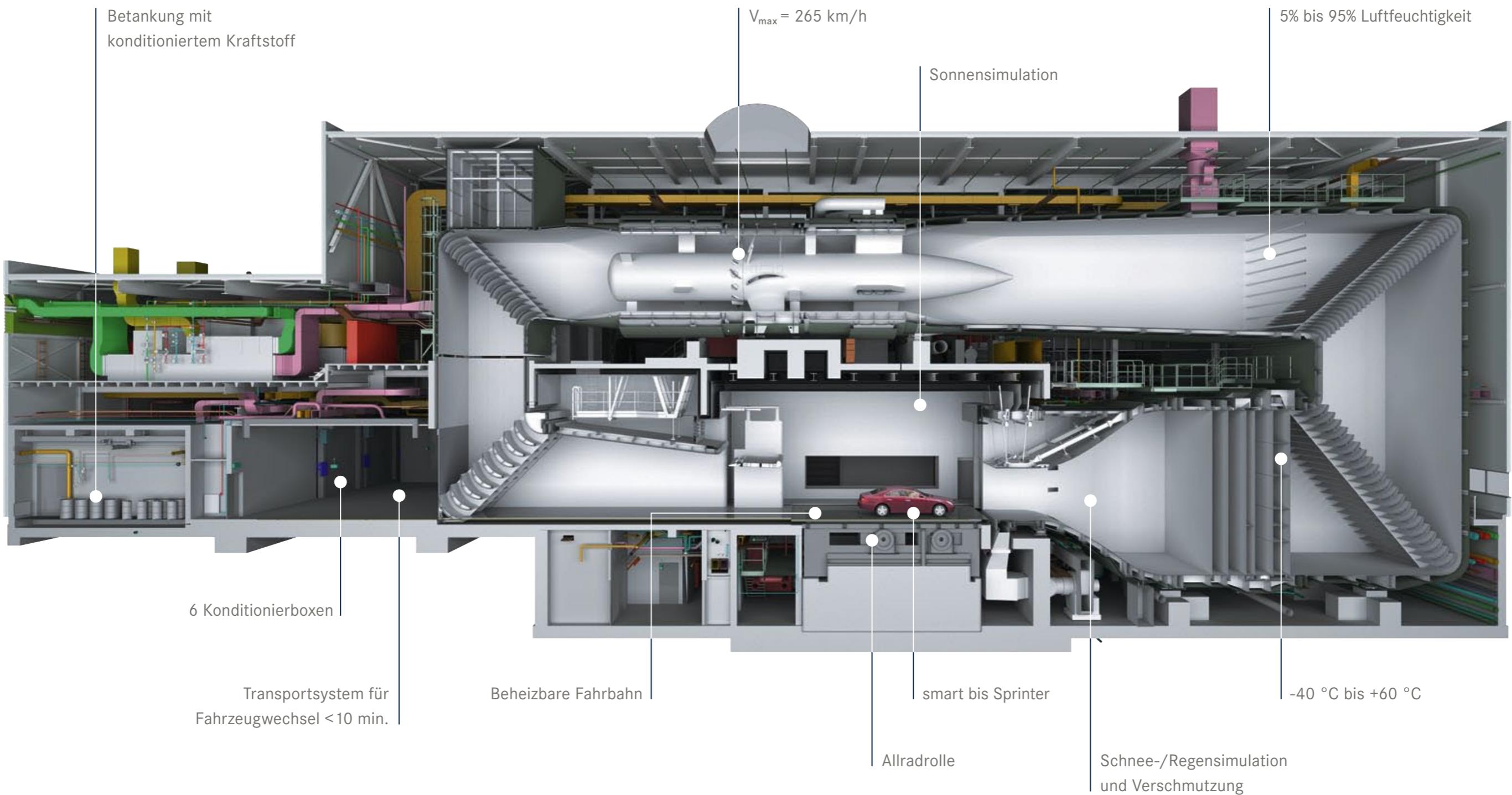
»Die neuen Klima-Windkanäle ersetzen nicht die Straßenerprobungen. Wir können sie aber deutlich reduzieren und sind besser vorbereitet. So erreichen wir unsere anspruchsvollen Ziele in kürzerer Zeit.«
Tanja Mayer, Disponentin



Alle Wetter dieser Erde auf Knopfdruck

Temperaturen von minus 40 bis plus 60 °C, Orkane mit Windgeschwindigkeiten bis 265 km/h, tropische Regengüsse, heftige Schneestürme und eine erbarmungslos scheinende Sonne gehören im neuen Klima-Windkanal zum ständig verfügbaren Repertoire der Versuchingenieure von Mercedes-Benz.

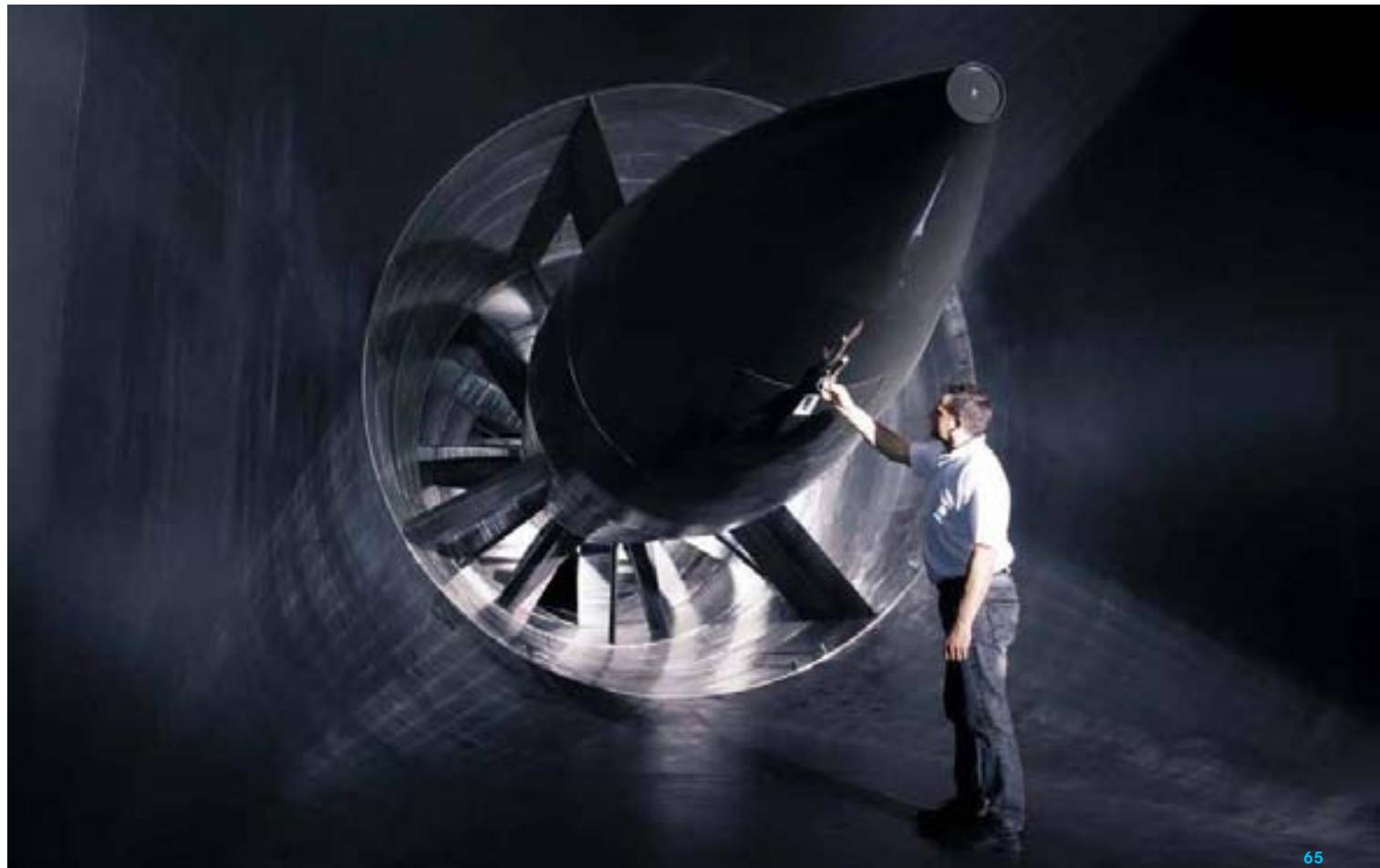
Das neue Gebäude in Sindelfingen misst 18 m in der Höhe und verfügt über eine Grundfläche von 70 x 60 m. Etwa zwei Drittel davon beanspruchen die beiden Prüfstände mit ihren Nebenräumen.





Fahrzeugerprobung der Superlative

Einer der beiden neuen Klima-Windkanäle ist als Kaltkanal mit einem Temperaturbereich von minus 40 bis plus 40 °C konzipiert. Im neuen Warmkanal steht ein Temperaturbereich von minus 10 bis plus 60 °C zur Wahl. Beide Kanäle haben einen zweiachsigen Rollenprüfstand integriert und erlauben Geschwindigkeiten bis zu 265 km/h – genug Reserven, um selbst Sportwagen auf den Prüfstand zu nehmen.



Avantgarde der zukünftigen Mobilität

Der Mercedes-Benz F125! eröffnet visionäre Ausblicke auf die technologischen Entwicklungen im Luxussegment. Dabei reicht das Forschungsfahrzeug mit seinen Ideen über das Jahr 2025 hinaus.

4

Elektromotoren und e4MATIC
Allradantrieb

4,9

Sekunden bis 100 km/h

1.000

km emissionsfreie Reichweite: F-CELL Plug-in HYBRID



Im Mercedes-Benz Forschungsfahrzeug F125! nimmt die Vision der Mobilität von morgen Gestalt an

Die Grenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern sind aufgehoben. Wie Fisch- oder Vogelschwärme bewegen sich die Fahrzeuge sicher im Verkehrsstrom. Über Informationen halten sie Kontakt zueinander und vermeiden Zusammenstöße. Die Mobilität ist entspannter, und Verkehrszeichen sind fast unnötig. Emissionsfreie Automobile befahren die Boulevards der Städte, aus denen Lärm und Abgas verschwunden sind.

Der F125/ zeigt, dass große, komfortable und sichere Limousinen glänzende Perspektiven haben, auch weil sie emissionsfrei fahren können.

Als Höhepunkt des 125sten Automobiljubiläums eröffnet Mercedes-Benz mit dem Forschungsfahrzeug F125/ einen visionären Ausblick auf die Technologien der nächsten Fahrzeuggenerationen, die Daimler als Pionier maßgeblich gestalten wird. So nimmt der F125/ die Trends auf und bereitet den Weg mit einem innovativen Premiumkonzept für große und luxuriöse Automobile.

Dabei setzt das Forschungsfahrzeug die Vision der emissionsfreien Individualmobilität konsequent um und macht diese schon heute erlebbar. Die Forscher und Entwickler bauen mit dem F125/ auf die Weiterführung der bereits von Mercedes-Benz zur Serienreife gebrachten Brennstoffzellen-Technologie in Kombination mit zukunftsweisenden Speicher-technologien sowie einzigartigen 3D-Displays und Bedienkonzepten via Touch-, Sprach- und Gestensteuerung.

Leichtbau im intelligenten Materialmix

Innovation verkörpert der Technologieträger F125/ sowohl durch ausdrucksvolles Design als auch durch den Einsatz von gezieltem Leichtbau, der das Fahrzeug damit noch sparsamer und effizienter macht. Um Gewicht, nicht aber die Sicherheit zu reduzieren, setzt Mercedes-Benz bewusst nicht nur auf einen bestimmten Werkstoff, sondern auf eine flexible und bedarfsgerechte Materialkombination. So baut der F125/ neben faserverstärkten Kunststoffen mit einem hohen Anteil von Karbonfasern auch auf Leichtmetalle, hochfeste Stähle und Hybridmaterialien (vgl. S. 151).

Zukunftsweisend



Auch mit dem innovativen Infotainmentsystem »@yourCOMAND« führt der F125/ den Mythos der S-Klasse in die Zukunft. Damit sind alle Multimedia-Systeme nahtlos vernetzt, sozial interaktiv und lenken nicht ab – für eine höchst komfortable und sichere Fortführung des »Digitalen Lifestyles« im Fahrzeug.

F125!

40

% geringeres Rohbaugewicht
als vergleichbare Fahrzeuge

10

kWh Speicherkapazität der
induktiv aufladbaren
Lithium-Schwefel-Batterie

14

Jahre automobile Zukunft
antizipiert



Automobiler Luxus neu definiert. Der F125! stellt die radikale Neuinterpretation einer Sport-Limousine dar. Seine sinnliche Sportlichkeit und die spannungsreichen Oberflächen mit organisch geformten Kanten und Flächen inklusive der seitlichen Dropping-Line sind die avantgardistische Weiterentwicklung des aktuellen Mercedes-Benz Designs.

Lagebericht

Das Geschäftsjahr 2011 hat sich für Daimler günstig entwickelt. Der Absatz stieg in allen Automobilgeschäftsfeldern. Der Umsatz erhöhte sich um 9% auf 106,5 Mrd. €, und das operative Ergebnis (EBIT) erreichte 8,8 (i. V. 7,3) Mrd. €. Auch für das Jahr 2012 erwarten wir einen insgesamt positiven Geschäftsverlauf.

3 | Lagebericht

72-85 Geschäft und Rahmenbedingungen

- 72 Das Unternehmen
- 74 Corporate Governance
- 74 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen
- 77 Strategie
- 81 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 83 Geschäftsentwicklung

86-97 Ertragslage

- 86 EBIT
- 89 Finanzielle Steuerungsgrößen
- 90 Value Added
- 91 Gewinn- und Verlustrechnung
- 92 Dividende
- 93 Forschung und Entwicklung, Umweltschutz
- 95 Beschäftigung
- 96 Einkauf
- 97 Informationstechnologie

98-104 Finanzlage

- 98 Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements
- 99 Cash Flow
- 101 Investitionen
- 102 Refinanzierung
- 103 Sonstige finanzielle Verpflichtungen und außerbilanzielle Transaktionen
- 104 Rating

105-107 Vermögenslage

108-110 Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)

- 108 Ertragslage
- 109 Vermögens- und Finanzlage
- 110 Risiken und Chancen
- 110 Ausblick

111-112 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

112 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2011

113-120 Risikobericht

- 113 Risiken und Chancen
- 113 Risikomanagementsysteme
- 114 Volkswirtschaftliche Risiken
- 116 Branchen- und unternehmensspezifische Risiken
- 119 Finanzwirtschaftliche Risiken
- 120 Rechtliche Risiken
- 120 Gesamtrisiko

121-127 Ausblick

- 121 Weltwirtschaft
- 122 Automobilmärkte
- 123 Absatz
- 124 Umsatz und Ergebnis
- 125 Chancen und Risiken
- 126 Investitionen
- 126 Forschung und Entwicklung
- 127 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

161-166 Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht im Abschnitt Corporate Governance auf den Seiten 161 ff. ist zugleich Bestandteil des Lageberichts.

Geschäft und Rahmenbedingungen

Das Unternehmen

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart (Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart). Die Geschäftstätigkeit umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, Lkw und Transportern in Deutschland sowie die Steuerung des Daimler-Konzerns. Zusätzlich zur Daimler AG beinhaltet der Daimler-Konzern weltweit alle Tochtergesellschaften, auf die die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. In diesen Konzerngesellschaften betreiben wir zum Beispiel auch das Omnibus- und das Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Lageberichte für die Daimler AG und den Konzern haben wir in diesem Bericht zusammengefasst.

Daimler blickt auf eine mehr als 125-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, reicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein weltweit führender Automobilhersteller mit einem in der Branche einzigartigen Produktangebot an hochwertigen Pkw, Lkw, Transportern und Omnibussen. Maßgeschneiderte Serviceleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Angebot.

Mit seinen starken Marken ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 18 Ländern und weltweit rund 8.000 Vertriebsstandorten. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Daimler beachtliche Potenziale zur Effizienzsteigerung, Vorteile im internationalen Wettbewerb und dadurch auch zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten. Außerdem können wir unsere »grünen« Antriebstechnologien in einem umfangreichen Fahrzeugportfolio einsetzen und gleichzeitig die Erfahrungen sowie das Know-how aus allen Teilen des Konzerns nutzen. Im Jahr 2011 erzielte Daimler einen Umsatz von 106,5 Mrd. €. Die einzelnen Geschäftsfelder haben hierzu wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 52%, Daimler Trucks 25%, Mercedes-Benz Vans 8%, Daimler Buses 4% und Daimler Financial Services 11%.

➤ **3.01** Mehr als 271.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2011 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** reicht von den hochwertigen Kleinwagen der Marke smart über die Premiumfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz bis hin zur Luxuslimousine Maybach. Der Schwerpunkt der Produktion liegt in Deutschland, das Geschäftsfeld fertigt aber auch in den USA, in China, Frankreich, Südafrika, Indien, Vietnam und Indonesien. Weltweit verfügt Mercedes-Benz Cars derzeit über 17 Produktionsstätten. Zur Erweiterung der Modellpalette im Kompaktwagensegment haben wir in Ungarn ein neues Werk errichtet, das im Jahr 2012 den Betrieb aufnimmt. Mittelfristig erwarten wir weltweit ein deutliches Wachstum der Automobilnachfrage und überdurchschnittliche Zuwächse im Pkw-Premiumsegment. Damit wir an diesem Potenzial teilhaben können, schaffen wir zusätzliche Produktionskapazitäten – insbesondere in China und den USA. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2011 Deutschland mit 21% des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (24%), die USA (18%) und China (16%).

Als der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6t entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star und Fuso. Die insgesamt 27 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA (14, davon 11 in den USA und 3 in Mexiko), in Europa (7), Asien (3), Südamerika (2) und Afrika (1). In Brasilien werden ab dem Jahr 2012 der schwere Lkw Mercedes-Benz Actros sowie der mittelschwere Accelo für den lateinamerikanischen Markt produziert. Ein neues Lkw-Werk entsteht derzeit auch in Chennai, Indien; dort werden ab dem Herbst 2012 Lkw der neuen Marke Bharat-Benz gefertigt. Zum Ausbau unserer Marktposition in China haben wir mit unserem Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd. ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet. Beide Partner werden Auman, die Lkw-Marke von Foton, als Plattform zur Ausweitung des Geschäfts in China nutzen. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge für den Einsatz im kommunalen Bereich, in der Energiewirtschaft und bei der Feuerwehr. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Omnibusse der Marken Thomas Built Buses und Fuso zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2011 Asien (32%), die NAFTA mit 27%, Europa (22%) und Lateinamerika ohne Mexiko (15%).

Nach der Übernahme von Tognum, die wir im Berichtsjahr gemeinsam mit Rolls-Royce Holdings plc vollzogen haben, wird unsere 50%-Beteiligung an der neu gegründeten Engine Holding GmbH durch Daimler Trucks verantwortet. Das neue Unternehmen ist ein weltweit führender Anbieter von Komplettsystemen im Bereich der Industriemotoren.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** produziert an insgesamt sieben Standorten: in Deutschland, Spanien, USA, Argentinien, Vietnam und seit April 2010 im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Daimler Automotive Co., Ltd. auch in China. Ab dem Jahr 2013 soll der Mercedes-Benz Sprinter in unserem Auftrag auch von unserem Partner GAZ in Russland gefertigt werden. Das Produktangebot besteht aus den Baureihen Sprinter, Vito, Viano und Vario in den Gewichtsklassen von 1,9t bis 7,5t. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 76% des Absatzes bislang noch in Europa. Über entsprechende Vertriebs- und Produktionsaktivitäten vor Ort werden zunehmend aber auch die Wachstumsmärkte in Südamerika und Asien sowie der russische Markt erschlossen. In den USA wird der Sprinter nicht nur als Mercedes-Benz, sondern auch unter der Marke Freightliner vertrieben.

Mit den Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion ist **Daimler Buses** in seinen Kermärkten im Segment über 8t weiterhin mit Abstand Marktführer. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die größten der insgesamt 15 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Argentinien, Brasilien, Kanada, Mexiko und den USA. 43% des Umsatzes erzielte Daimler Buses in Westeuropa, 11% in den NAFTA-Märkten und 29% in Lateinamerika (ohne Mexiko). Während wir in Europa und der NAFTA-Region hauptsächlich Komplettbusse verkaufen, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Afrika und Asien auf die Produktion und den Vertrieb von Fahrgestellen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns in nahezu 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte, Kreditkarten und Carsharing. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Westeuropa und Nordamerika. Im Berichtsjahr wurden mehr als 40% der von Daimler verkauften Fahrzeuge von Daimler Financial Services finanziert. Das Vertragsvolumen von 71,7 Mrd. € entspricht einem Bestand von 2,6 Mio. Fahrzeugen. Im zweiten Quartal 2011 hat Daimler Financial Services den neuen Geschäftsbereich »Mobility Services« gestartet und damit sein Geschäftsmodell erweitert. Hierzu wurde das Geschäft von car2go dem Geschäftsfeld Daimler Financial Services zugeordnet. Am Konsortium Toll Collect, das in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12t betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45% beteiligt.

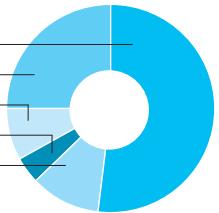
An der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, war die Daimler AG über eine Tochtergesellschaft zum Jahresende 2011 mit 22,5% beteiligt. Wirtschaftlich betrachtet lag der Anteil von Daimler an der EADS bei 15%, da ein Konsortium von nationalen und internationalen Investoren mit einem Drittel an der Tochtergesellschaft beteiligt ist, die den EADS-Anteil hält. Im November 2011 haben sich die Daimler AG und die Bundesregierung grundsätzlich darauf verständigt, dass die KfW Bankengruppe 7,5% der Aktienanteile von Daimler an EADS übernehmen soll. Der Verkauf der Aktien ist für 2012 vorgesehen.

Über ein breit gefächertes Netz von Beteiligungen, Gemeinschaftsunternehmen und Kooperationen ist Daimler in die globale Automobilindustrie und in angrenzende Wirtschaftsbereiche eingebunden. Die Aufstellung des Anteilsbesitzes der Daimler AG gemäß § 285 und § 313 HGB finden Sie im Internet unter <http://www.daimler.com/ir/ergebnis2011>.

3.01

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern

Mercedes-Benz Cars	52%
Daimler Trucks	25%
Mercedes-Benz Vans	8%
Daimler Buses	4%
Daimler Financial Services	11%



Corporate Governance

Umfassende Informationen zum Thema Corporate Governance finden Sie im Abschnitt Corporate Governance auf den Seiten 156 ff. dieses Geschäftsberichts.

Erklärung zur Unternehmensführung. Die nach § 289a HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung ist Bestandteil dieses zusammengefassten Lageberichts für die Daimler AG und den Konzern und steht im Internet unter www.daimler.com/corpgov/de zur Verfügung. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 3 HGB sind die Angaben nach § 289a HGB nicht in die Prüfung durch den Abschlussprüfer einzbezogen.

Vergütungsbericht. Die Beschreibung des Vergütungssystems sowie der individualisierte Ausweis der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht auf den Seiten 161 ff. enthalten. Auch dieser ist zugleich Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

(Bericht nach § 315 Absatz 4 HGB und § 289 Absatz 4 HGB)

Unternehmensleitung; Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern. Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland. Das Unternehmen wird vom Vorstand geleitet und gegenüber Dritten vertreten. Besteht der Vorstand aus mehreren Personen, so sind, wenn die Satzung nichts anderes bestimmt, sämtliche Vorstandsmitglieder nur gemeinschaftlich zur Vertretung der Gesellschaft befugt. Die Satzung der Daimler AG sieht allerdings vor, dass der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern besteht und die Gesellschaft durch zwei Vorstandsmitglieder oder durch ein Vorstandsmitglied gemeinschaftlich mit einem Prokuren vertreten wird. Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 Aktiengesetz, § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat jedoch beschlossen, die erstmalige Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Sie bedarf eines erneuten Aufsichtsratsbeschlusses, der frühestens ein Jahr vor Ablauf der bisherigen Amtszeit gefasst werden kann. Der Aufsichtsrat ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum Vorsitzenden des Vorstands. In Ausnahmefällen kann ein Vorstandsmitglied gemäß § 85 Aktiengesetz gerichtlich bestellt werden. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Unternehmensgegenstand; Bestimmungen über die Änderung der Satzung.

Der Umfang der Tätigkeit, die das Unternehmen ausüben kann, ist in § 2 der Satzung definiert. Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Soweit nicht zwingende Vorschriften des Gesetzes etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung – mit Ausnahme von Wahlen – nach § 133 Aktiengesetz, § 16 Abs. 1 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Kapitals gefasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstandes ist gemäß § 179 Abs. 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von 75% des vertretenen Grundkapitals erforderlich. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann der Aufsichtsrat gemäß § 7 Abs. 2 der Satzung beschließen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Abs. 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Gezeichnetes Kapital. Das Gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2011 beträgt rund 3.060 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.066.345.732 auf den Namen lautende Stückaktien. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften. Zum 31. Dezember 2011 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen. Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte zu. In den Fällen des § 136 Aktiengesetz ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen. Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitern erworbene Aktien unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens Daimler-Aktien zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten.

Die Daimler AG und die Renault-Nissan-Allianz haben am 7. April 2010 ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation und eine gegenseitige Kapitalbeteiligung abgeschlossen. Renault S.A. und Nissan Motor Co. Ltd. erhielten jeweils eine Beteiligung von 1,55% an der Daimler AG, und die Daimler AG erhielt jeweils 3,1% an der Renault S.A. und an der Nissan Motor Co. Ltd. Für die Dauer der Laufzeit des Master Cooperation Agreement beziehungsweise für die Dauer von fünf Jahren können grundsätzlich weder i) die Daimler AG ihre Beteiligung an Renault S.A. und Nissan Motor Co. Ltd. noch ii) Renault S.A. und Nissan Motor Co. Ltd. ihre Beteiligung an der Daimler AG ohne vorherige Zustimmung der anderen Parteien an einen Dritten übertragen. Übertragungen an Dritte, die in keinem Wettbewerbsverhältnis zum Emittenten der betreffenden Aktien stehen, sind unter bestimmten Voraussetzungen von diesem Verbot ausgenommen, unter anderem im Falle konzerninterner Übertragungen, Übertragungen im Zusammenhang mit dem Übernahmeangebot eines Dritten für die Anteile einer der anderen Parteien oder im Falle eines Kontrollwechsels beim Emittenten der betreffenden Aktien. Anlässlich des Beteiligungserwerbs haben die Renault S.A. und die Nissan Motor Co. Ltd. in ihrer Stimmrechtsmitteilung gemäß §§ 21 ff. WpHG angegeben, dass ihnen die von der jeweils anderen Gesellschaft gehaltenen Daimler-Aktien nach § 22 Abs. 2 WpHG (abgestimmtes Verhalten) zuzurechnen sind.

Ermächtigung zum Aktienrückkauf, Genehmigtes und Bedingtes Kapital. Am 14. April 2010 hat die Hauptversammlung der Gesellschaft die im Vorjahr erteilte Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien aufgehoben, soweit von ihr noch kein Gebrauch gemacht worden war. Gleichzeitig wurde die Gesellschaft erneut ermächtigt, bis zum 13. April 2015 für bestimmte definierte Zwecke eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Unter anderem ist der Kauf eigener Aktien für folgende Zwecke zulässig: zum Zwecke der Einziehung, des Angebots an Dritte im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses oder -erwerbs, zur Veräußerung in anderer Weise als über die Börse oder durch ein Angebot an alle Aktionäre und zum Zwecke der Bedienung des Stock-Option-Programms. Eigene Aktien im Umfang von bis zu 5% des im Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals können auch über Derivate erworben werden, wobei die Laufzeit der einzelnen Option 18 Monate nicht überschreiten darf. Von der Ermächtigung wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 7. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage ganz oder in Teilbeträgen einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2009). Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen. Von dieser Ermächtigung wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Außerdem wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 ermächtigt,

- mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. April 2015 einmal oder mehrmals Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben sowie
- den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungsbeziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandlungsbeziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren.

Die Schuldverschreibungen können auch durch unmittelbare oder mittelbare Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG begeben werden. Dementsprechend wurde das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2010). Von der Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Change-of-Control-Klauseln. Die Daimler AG hat die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 7 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsieht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Kreditverträge mit Darlehensgebern über einen Betrag von insgesamt 1,2 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Garantien und Bürgschaften für Kreditverträge von konsolidierten Beteiligungsgesellschaften über einen Betrag von insgesamt 605 Mio. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- eine Vereinbarung über den Erwerb der Mehrheit (50,1%) an der »AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.«; diese hat das Ziel, die Brennstoffzelle für automobile Anwendungen weiterzuentwickeln und vermarktungsfähig zu machen. Die Vereinbarung sieht für den Fall eines Kontrollwechsels bei der Daimler AG ein Kündigungsrecht des anderen Hauptgeschafters Ford Motor Company sowie eine Put-Option des Minderheitsgeschafters Ballard Power Systems vor. Kontrolle im Sinne dieser Vereinbarung sind die wirtschaftliche Inhaberschaft (beneficial ownership) der Mehrheit der Stimmrechte und die daraus folgende Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands zu bestellen;
- ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S.A., Renault-Nissan B.V. und Nissan Motor Co. Ltd. in Verbindung mit einer wechselseitigen Kapitalbeteiligung: Die Renault-Nissan-Allianz erhielt eine Beteiligung von 3,1% an der Daimler AG, und die Daimler AG erhielt jeweils 3,1% an der Renault S.A.

und an der Nissan Motor Co. Ltd. Im Falle eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinne des Master Cooperation Agreements liegt vor, wenn ein Dritter oder mehrere gemeinsam agierende Dritte rechtlich oder wirtschaftlich direkt oder indirekt mindestens 50% der Stimmrechte der entsprechenden Partei erwerben oder berechtigt sind, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Unter dem Master Cooperation Agreement wurden mehrere Kooperationsverträge zwischen der Daimler AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits über eine neue Architektur für Kleinwagen abgeschlossen, die gemeinsame Nutzung von verbrauchsarmen Diesel- und Benzinmotoren sowie Getrieben und die Entwicklung und Belieferung mit einem kleinen Stadtlieferwagen abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50% der Stimmrechte an oder an die Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Bei einer Kündigung der Kooperation im Bereich der Entwicklung von Kleinwagen infolge eines Kontrollwechsels in der Frühphase der Zusammenarbeit wäre die von dem Kontrollwechsel betroffene Partei verpflichtet, ihren Anteil an den Kosten für die Entwicklung von gemeinsamen Komponenten zu tragen, auch wenn die Entwicklung für diese Partei eingestellt würde;

- ein Vertragswerk, das die Ausübung der Stimmrechte an der EADS N.V. regelt. Dieses sieht für den Fall eines Kontrollwechsels vor, dass die Daimler AG nach Aufforderung durch die französischen Vertragspartner verpflichtet ist, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihren Anteil an EADS an einen Dritten, der kein Wettbewerber von EADS beziehungsweise der französischen Vertragspartner der Daimler AG ist, zu angemessenen Konditionen zu veräußern. In diesem Fall steht der französischen Seite ein Vorkaufsrecht zu den von Dritten angebotenen Bedingungen zu. Auch kann es im Falle eines Beherrschungswechsels zu einer Auflösung des Stimmrechtskonsortiums mit der französischen Seite kommen. Ein Beherrschungswechsel liegt nach dem EADS-Vertragswerk dann vor, wenn ein Wettbewerber der EADS N.V. oder der französischen Vertragspartner entweder so viele Aufsichtsratsmitglieder bei der Daimler AG benennt, dass er damit die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands bestellen kann, oder über eine Beteiligung verfügt, aufgrund derer er das Tagesgeschäft der Daimler AG bestimmen kann;

- ein Shareholders' Agreement mit Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) und Vinters International Limited, einem Tochterunternehmen von Rolls-Royce, betreffend die Übernahme der Tognum AG, Friedrichshafen, durch die Engine Holding GmbH und zur geplanten Zusammenführung mit dem Bergen-Geschäft von Rolls-Royce. Daimler und Vinters International Limited halten je 50% der Anteile der Engine Holding GmbH. Die Vereinbarung sieht für den Fall eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei für die andere Vertragspartei ein Recht vor, die Anteile der betroffenen Vertragspartei an der gemeinsam gehaltenen Gesellschaft zu angemessenen Bedingungen zum Zeitpunkt des Kontrollwechsels zu übernehmen;

- ein Vertrag über ein Gemeinschaftsunternehmen mit der BAIC Ltd. zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit der der BAIC Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put- oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Daimler AG erwirbt;
- ein Vertrag über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. mit dem Geschäftszweck, schwere und mittelschwere Lkw der Marke Foton Auman zu fertigen und zu vertreiben. Dieser Vertrag räumt der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. ein Kündigungsrecht für den Fall ein, dass einer ihrer Wettbewerber mehr als 25% des Kapitals oder der Vermögensgegenstände der Daimler AG erwirbt oder in die Lage gelangt, Beschlüsse ihres Vorstands zu beeinflussen;
- eine Vereinbarung zwischen Daimler und der Robert Bosch GmbH über die gemeinsame Gründung und den gemeinsamen Betrieb der EM-motive GmbH für die Entwicklung und die Produktion von Traktionsstrommaschinen sowie Teilen und Komponenten für solche Maschinen für automobile Anwendungen und zum Verkauf dieser Waren an die Robert-Bosch-Gruppe und die Daimler-Gruppe. Gerät Daimler unter die Kontrolle eines Wettbewerbers der Robert Bosch GmbH, ist die Robert Bosch GmbH berechtigt, den Konsortialvertrag fristlos zu kündigen und alle von Daimler an dem Gemeinschaftsunternehmen gehaltenen Anteile zum fairen Marktwert zu erwerben;
- eine Vereinbarung zwischen Daimler, Toray Industries, Inc. und ACE Advanced Composite Engineering GmbH über die gemeinsame Gründung und den gemeinsamen Betrieb der Euro Advanced Carbon Fiber Composites GmbH für die Entwicklung, die Herstellung und den Vertrieb von Automobilteilen aus carbonfaserverstärkten Kunststoffen. Gerät Daimler unter die Kontrolle einer dritten Partei, sind die beiden anderen Partner des Konsortialvertrags jeweils einzeln berechtigt, den Konsortialvertrag fristlos zu kündigen und die von Daimler gehaltenen Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen zum Marktwert zu erwerben.

Strategie

Als Erfinder des Automobils blicken wir auf mehr als 125 Jahre Automobilgeschichte zurück, die wir mit richtungsweisenden Innovationen und herausragenden Fahrzeugen maßgeblich geprägt haben. Auch für die Zukunft bleibt es unser Anspruch, Vorreiter bei der Weiterentwicklung der Mobilität zu sein. Wir sehen es als unsere Verpflichtung an, die Mobilität der Zukunft sicher und nachhaltig zu gestalten. Im Fokus unseres Handelns stehen die Bedürfnisse unserer Kunden.

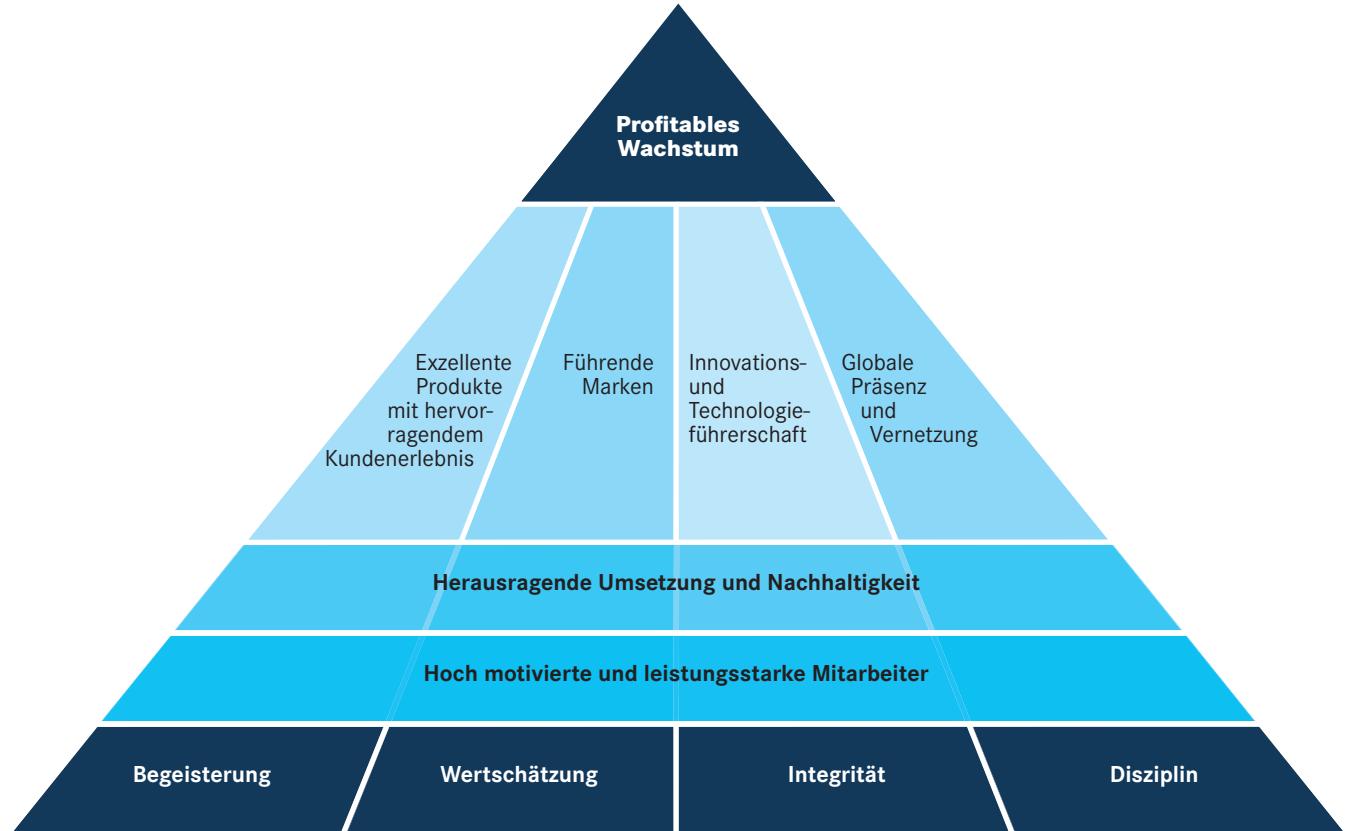
Wir wollen sie begeistern mit:

- faszinierenden Premiumautomobilen, die bei Design, Sicherheit, Komfort, Wertanmutung, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit Maßstäbe setzen,
- Nutzfahrzeugen, die die Besten in ihrem jeweiligen Wettbewerbsumfeld sind,
- herausragenden Serviceleistungen rund um diese Produkte sowie
- neuen Mobilitätslösungen, orientiert an den Bedürfnissen unserer Kunden.

Ziel system. [3.02](#) Unser oberstes Unternehmensziel ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen und damit den Wert des Unternehmens kontinuierlich zu steigern. In all unseren Geschäften streben wir die Spitzenposition an. Mit unseren Marken, Produkten und Dienstleistungen begeistern wir unsere Kunden. Mit wegweisenden Technologien beanspruchen wir die Vorreiterposition bei umweltverträglichen Antriebstechnologien und bei der Sicherheit. Unsere globale Präsenz stärken wir, indem wir unsere Position in den traditionellen Märkten sichern und gleichzeitig in neuen Märkten wachsen. Eine herausragende Umsetzung und Effizienz sowie motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter sind der Schlüssel für den künftigen Unternehmenserfolg. Dabei bestimmt Nachhaltigkeit unser unternehmerisches Handeln: in den Bereichen Ökonomie und Corporate Governance, Umweltschutz und Sicherheit sowie in unseren Beziehungen zu Mitarbeitern, Kunden und der Gesellschaft insgesamt. Die vier Unternehmenswerte Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin bilden das Fundament unseres Handelns und tragen dazu bei, dass wir unsere Ziele erreichen. Ein zentraler Grundsatz gilt dabei für alles, was wir tun: Kein Geschäft auf der Welt ist es wert, dass wir gegen Gesetze, Regelungen oder ethische Standards verstößen. Für uns gehören Integrität und Geschäftserfolg zusammen. Deshalb wollen wir auch bei der Integrität an der Spitze im Wettbewerb stehen. Daran arbeiten wir mit Nachdruck.

3.02

Ziel system



Klarer Führungsanspruch in allen Geschäften. Mit unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« streben wir im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars auch beim Absatz die Führungsrolle bei Premiumfahrzeugen an. Im Jahr 2015 wollen wir 1,6 Mio. Pkw der Marke Mercedes-Benz verkaufen und im Jahr 2020 mehr Pkw absetzen als jeder andere Premiumhersteller. Die Marke smart wird ihre Vorreiterrolle bei urbaner Mobilität weiter ausbauen und führend bei alternativen Antrieben in diesem Segment sein. Bei Daimler Trucks wollen wir die Position der Nummer eins im globalen Lkw-Geschäft weiter festigen und bis zum Jahr 2013 über 500.000 Fahrzeuge absetzen; mittelfristig planen wir mit über 700.000 Einheiten. Daimler Buses hat sich zum Ziel gesetzt, seine Spitzenposition bei Bussen über 8t zulässigem Gesamtgewicht weiter zu stärken, und Mercedes-Benz Vans strebt mit der strategischen Initiative »Mercedes-Benz Vans goes global« weiteres Wachstum auch außerhalb der bisherigen Segmente und Märkte an. Daimler Financial Services zielt auf die Position als bester herstellergbundener Finanzdienstleister und wird mit unserem Automobilgeschäft weiter wachsen.

3.03



Vier strategische Wachstumsfelder. Über vier strategische Wachstumsfelder wollen wir unsere Ziele erreichen. ↗ **3.03**
Wir werden

- das Kerngeschäft weiter stärken,
- in neuen Märkten wachsen,
- in »grünen« Technologien führend sein und
- die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und Dienstleistungen maßgebend vorantreiben.

Das Kerngeschäft stärken. Ein starkes Kerngeschäft ist eine wesentliche Grundlage für Profitabilität und Wachstum. Zur Stärkung des Kerngeschäfts erneuern und erweitern wir unser Modellprogramm, entwickeln unsere Marken konsequent weiter und setzen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit in allen Geschäften um.

Bei Mercedes-Benz wird das Modellprogramm bis zum Jahr 2015 um insgesamt zehn neue Modelle erweitert, darunter drei zusätzliche Modelle im Kompaktwagenbereich und drei neue Fahrzeuge im Segment der S-Klasse. »Das Beste oder nichts« dient als Anspruch, in allen Funktionen von Mercedes-Benz Cars die Spitzenposition der Marke Mercedes-Benz weiter zu festigen. Durch die langfristig angelegte strategische Kundenzufriedenheitsinitiative »Customer Satisfaction #1« haben wir in vielen Märkten den Spitzenplatz in der Kundenzufriedenheit erreicht.

Mit dem neuen Actros, dem Flaggschiff und der wichtigsten Neueinführung des Jahrzehnts von Daimler Trucks, hat das Geschäftsfeld seine Produktoffensive in Europa fortgesetzt. Der neue Schwer-Lkw setzt neue Maßstäbe in Sachen Wirtschaftlichkeit, Komfort und Fahrdynamik und erfüllt die Abgasnorm Euro VI bereits zwei Jahre früher als gesetzlich gefordert. Mit dem Actros wurde die letzte Phase der weltweiten Einführung der neuen schweren Motoren generation abgeschlossen. Nach dem Muster dieser gemeinsamen Motorenplattform wird auch die mittelschwere Motorenfamilie in den nächsten Jahren vereinheitlicht.

Mercedes-Benz Vans wird mit neuen Produkten und Technologien das geplante weltweite Wachstum unterstützen. Im Jahr 2012 werden wir den neuen City Van einführen. Damit erschließen wir das Segment der Kleintransporter für die Marke Mercedes-Benz.

Mit der neuen Stadtbusgeneration Mercedes-Benz Citaro und dem neuen Reisebus Mercedes-Benz Travego Edition 1, der bereits die Abgasnorm Euro VI erfüllt, setzt Daimler Buses weiter auf Wachstum und arbeitet gleichzeitig daran, die Profitabilität langfristig abzusichern.

Daimler Financial Services setzt ebenfalls auf Wachstum, und das in mehrfacher Hinsicht. Das Geschäftsfeld wird mit den Modell- und Marktoffensiven bei Pkw und Nutzfahrzeugen weiter wachsen und gleichzeitig das Angebot im Bereich Kraftfahrzeugfinanzierungen und Mobilitätsdienstleistungen sowie bei Versicherungen weiter ausbauen. Darüber hinaus werden die globalen Strukturen und Prozesse weiterentwickelt. Ein Beispiel hierfür ist die Neuausrichtung der Financial-Services-Standorte in Deutschland.

In neuen Märkten wachsen. Das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage wird in den kommenden Jahren zum größten Teil in den Märkten außerhalb Europas, Nordamerikas und Japans stattfinden. Zwar stärken wir auch weiterhin unsere Position in den traditionellen Märkten, darüber hinaus wollen wir jedoch vor allem in Brasilien, Russland, Indien und China, den sogenannten BRIC-Staaten, wachsen. Um die Absatzziele von Mercedes-Benz Cars zu erreichen, verstärken wir insbesondere unsere Aktivitäten in China. Dort sollen künftig auch Varianten der neuen Kompaktwagen-Baureihe gefertigt werden. Ein neues Motorenwerk für Vierzylinder-Motoren wird im Jahr 2013 eröffnet. Daimler Trucks will seine Marktposition in den BRIC-Staaten deutlich stärken. In China setzen wir bei mittelschweren und schweren Lkw auf die Zusammenarbeit mit unserem Partner Foton. Mercedes-Benz Vans produziert in Kooperation mit Fujian Motors Vito, Viano und Sprinter für den chinesischen Markt. In Brasilien wird Daimler Trucks die Produktionskapazitäten erweitern und seine starke Marktposition mit neuen Lkw-Modellen weiter ausbauen. In Russland, dem größten europäischen Lkw-Markt, expandieren wir weiter in Kooperation mit unserem Partner Kamaz. Mercedes-Benz Vans wird mittels einer Lizenzvereinbarung mit dem Nutzfahrzeugherrsteller GAZ den Sprinter in Russland produzieren lassen. In Indien startet Daimler Trucks im Jahr 2012 mit Lkw der neuen Marke BharatBenz, die auf die Anforderungen des indischen Marktes zugeschnitten sind. Daimler Buses ist in Indien mit dem Partner Sutlej bei Reisebussen und mit dem Busaufbauhersteller MCV bei Stadtbusen aktiv. Daimler Financial Services hat 2011 in Indien eine eigene Gesellschaft gegründet, um die Aktivitäten der Fahrzeuggeschäfte vor Ort unterstützen zu können. Über die BRIC-Staaten hinaus bauen wir in weiteren Wachstumsmärkten außerhalb der Triade unsere Marktposition aus.

Führend bei grünen Technologien sein. Als Pioniere des Automobilbaus haben wir den Anspruch, die Zukunft der Mobilität sicher und nachhaltig zu gestalten. Unterschiedliche Mobilitätsanforderungen bedürfen verschiedener Antriebslösungen. Unser Portfolio reicht dabei von der Optimierung von Verbrennungsmotoren über die Hybridisierung bis hin zum lokal emissionsfreien Fahren. Mercedes-Benz Cars verfolgt das Ziel, die CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte in der Europäischen Union bis zum Jahr 2016 auf durchschnittlich 125 g/km zu senken. Die bislang erzielten Erfolge können sich sehen lassen: Bereits heute verbrauchen 75% unserer Pkw weniger als 7 l/100 km. Weltweit haben wir als erster Automobilhersteller die Lithium-Ionen-Batterie in einem Hybrid in Serie gebracht. Und als einziges deutsches Automobilunternehmen entwickeln und fertigen wir unsere eigenen Lithium-Ionen-Batterien. In Sachsen, am Standort Kamenz, hat unsere hochmoderne Lithium-Ionen-Batteriefabrik inzwischen die Produktion aufgenommen und sichert so Hightech-Arbeitsplätze im Entwicklungs- und Produktionsbereich am Standort Deutschland. Unsere Brennstoffzellenfahrzeuge haben bereits mehr als 4,5 Mio. Kilometer im Kundeneinsatz zurückgelegt – eine so umfassende Praxiserfahrung mit der Brennstoffzelle ist einzigartig in der Automobilbranche. Mit dem Pkw-Forschungsfahrzeug F125! zeigen wir schon heute, wie die Brennstoff-

zellentechnologie von morgen aussieht. Der neue Actros ist der wirtschaftlichste Lkw in seinem Marktsegment, und bei Bussen und Lkw mit Hybridantrieben ist Daimler Weltmarktführer. Und wir sind der einzige Automobilhersteller, der bereits vier Elektrofahrzeuge in Serie produziert. Auch was die aktive und passive Sicherheit betrifft, werden wir bei Pkw und Nutzfahrzeugen unsere Vorreiterrolle weiter ausbauen. So sind beispielsweise die neue B-Klasse und der neue Actros dank zahlreicher innovativer Sicherheitssysteme der Maßstab in ihren Marktsegmenten.

Die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und Dienstleistungen maßgebend vorantreiben. Mehr als die Hälfte der heutigen Weltbevölkerung lebt bereits in Städten, und dieser Anteil nimmt weiter zu. Darüber hinaus steigt das Bedürfnis der Kunden nach individuellen, bedarfsgerechten und komfortablen Mobilitätslösungen, auf die einfach und auch jederzeit online zugegriffen werden kann. Darauf reagieren wir als Hersteller sowohl im privaten als auch im geschäftlichen und öffentlichen Bereich mit Mobilitätskonzepten wie car2go, CharterWay und Bus Rapid Transit (BRT). Das car2go Geschäft wird in den nächsten Jahren deutlich erweitert. Um dies zu unterstützen, haben wir car2go organisatorisch Daimler Financial Services zugeordnet. Bis zum Jahresende 2011 wurden bereits mehr als 60.000 Kunden in sieben Städten registriert und mehr als eine Million Mieten abgeschlossen. Mit systemübergreifenden Konzepten wie dem »living lab« in Stuttgart werden wir erproben, wie Verkehrssysteme miteinander vernetzt werden können, um so die beste Mobilitätslösung aus Kundensicht entwickeln zu können. Im Bereich innovativer Dienstleistungen bieten wir ab dem Jahr 2012 das neue Produkt sale&care für den neuen smart fortwo electric drive an, und wir gestalten neue Servicemarken wie »TruckWorks« für den Lkw-Bereich oder »Mein Service« und »mbrace« bei Pkw. Außerdem entwickeln wir Kommunikationssysteme wie COMAND Online, die das Fahrzeug zur mobilen Kommunikationszentrale werden lassen. Damit arbeiten wir an fahrzeugnahmen Konzepten zur Gestaltung der künftigen Mobilität und setzen gleichzeitig auf Wachstum in allen Segmenten, Märkten und Geschäften.

Anspruchsvolle Renditziele. Ergänzend zu unseren Wachstumszielen haben wir uns ein klares Renditziel von durchschnittlich 9% für das Automobilgeschäft gesetzt. Basis hierfür sind die Zielrenditen der einzelnen Geschäftsfelder, die wir ab dem Jahr 2013 nachhaltig erreichen wollen: 10% für Mercedes-Benz Cars, 8% für Daimler Trucks, 9% für Mercedes-Benz Vans und 6% für Daimler Buses. Für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services haben wir uns eine Eigenkapitalrendite von 17% vorgenommen.

Portfolioveränderungen. Mit gezielten Investitionen und richtungsweisenden Partnerschaften haben wir im Jahr 2011 unser Kerngeschäft gestärkt, neue Technologien vorangetrieben und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen. Dabei haben wir uns auf die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres bestehenden Geschäftsportfolios konzentriert.

Im Januar 2011 haben Daimler und **Toray Industries, Inc.** einen Vertrag zur Gründung eines Joint Ventures für die Herstellung und Vermarktung von Fahrzeugteilen aus carbonfaserverstärkten Kunststoffen (CFK) abgeschlossen. Im Rahmen der Entwicklungsvereinbarung, die bereits im März 2010 unterzeichnet wurde, gelang es beiden Unternehmen, eine hocheffiziente Verfahrenstechnologie für die Serienfertigung von CFK-Teilen zu entwickeln, die einen deutlich kürzeren Formgebungszyklus bringen wird. Daimler und Toray beabsichtigen, ihre gemeinsamen Aktivitäten in der Entwicklung weiter voranzutreiben, um eine Produktionstechnologie für die Serienfertigung zu erhalten, die auch hinsichtlich der Kosten äußerst attraktiv ist. Das Joint Venture wird die CFK-Bauteile herstellen und vermarkten und so die Einführung von Carbonfaser-Verbundmaterialien im Automobilbereich gerade für den Serieneinsatz weiter vorantreiben.

Im Juli haben Daimler und die **Robert Bosch GmbH** die Verträge zur Gründung eines 50:50-Joint-Ventures für Elektromotoren unterzeichnet. Das neue Unternehmen firmiert unter dem Namen EM-motive GmbH und wird künftig innovative Elektromotoren für Elektrofahrzeuge entwickeln und produzieren.

Mit der Zustimmung aller relevanten Behörden haben Daimler und Rolls-Royce im August 2011 die Freigabe für die Übernahme von **Tognum** durch die Engine Holding GmbH erhalten. Die Engine Holding, an der Daimler und Rolls-Royce jeweils zu 50% beteiligt sind, hat sich inzwischen rund 99% der Anteile gesichert. Mit der Übernahme werden Daimler und Rolls-Royce einen führenden Anbieter von Komplettsystemen im Industriemotorenbereich schaffen. Das Unternehmen verfügt über eine breite globale Aufstellung hinsichtlich Produkten, Dienstleistungen und Systemlösungen.

Im September 2011 erhielten Daimler und **Foton** vom chinesischen Handelsministerium die abschließende Genehmigung für ihr Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. zur Produktion und zum Vertrieb von mittelschweren und schweren Lkw. Daimler ist mit 50% an diesem Gemeinschaftsunternehmen beteiligt und wird dadurch seine Wettbewerbsposition im chinesischen Markt weiter ausbauen. Die Lkw werden unter dem Namen »Auman«, der Lkw-Marke von Foton, vertrieben. Daimler wird sein technologisches Know-how, insbesondere in den Bereichen Dieselmotoren und Abgasysteme, einbringen.

Unsere Zusammenarbeit mit dem russischen Lkw-Hersteller **Kamaz** haben wir im September erweitert. Daimler und Kamaz gehen über das bereits Ende 2010 beschlossene Joint Venture zur Produktion von Achsen hinaus und haben ein Memorandum of Understanding zur Belieferung und Lizenzierung des Axor-Fahrerhauses unterzeichnet, das in der neuen Kamaz Lkw-Baureihe verbaut werden soll.

Die Daimler AG und die Bundesregierung haben sich im November 2011 grundsätzlich darauf verständigt, dass die KfW Bankengruppe 7,5% der Aktienanteile von Daimler an der **European Aeronautic Defence and Space Company N.V. (EADS)** übernehmen soll. Der Verkauf der Aktien ist für das Jahr 2012 vorgesehen. Daimler soll 7,5% der Aktien, 15% der Stimmrechte und die industrielle Führung auf deutscher Seite behalten.

Daimler und die AKKA Technologies SA haben am 7. Dezember 2011 einen Vertrag zum Verkauf der Mehrheit der Daimler-Tochter **MBtech Group** an AKKA unterzeichnet. Der Entwicklungs- und Technologieberater AKKA übernimmt – vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden – 65% an der Sindelfinger Gesellschaft. Daimler bleibt dabei ein langfristig und strategisch engagierter Gesellschafter und wichtiger Kunde von MBtech. Durch den Einstieg von AKKA entsteht eines der größten europäischen Ingenieurs- und Beratungsdienstleistungs-Unternehmen. AKKA bedient die Branchen Automobil, Luftfahrt, Raumfahrt, Transport und Energie. MBtech hat seinen Tätigkeitsschwerpunkt im Automobilsektor. Beide Unternehmen ergänzen sich in ihrer regionalen Aufstellung und im Kundenportfolio.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft. Mit rund 3% lag das Wachstum der Weltwirtschaft im Berichtsjahr in der Größenordnung des langjährigen Durchschnitts. **3.04** Im Vorjahr hatten Konjunkturprogramme nach der tiefen Rezession des Jahres 2009 noch für ein Wachstumsplus von 4,3% gesorgt. 2011 war für die Weltwirtschaft dennoch ein ausgesprochen ereignisreiches Jahr – mit ungewohnt hohen Volatilitäten an den Finanzmärkten, mit einer dramatischen Naturkatastrophe in Japan sowie mit erheblichen geopolitischen Turbulenzen in Nordafrika und im Nahen Osten. Das im Jahresverlauf zunehmend dominierende ökonomische Thema war aber die Staatsschuldenkrise, insbesondere in der Europäischen Währungsunion. Doch auch in den USA beeinflusste die Diskussion um die Begrenzung der öffentlichen Verschuldung die wirtschaftliche Entwicklung. Als Folge der Staatsschuldenkrise traten Probleme im Bankensektor zutage. Berücksichtigt man ferner die von hohen Rohstoffpreisen und Wechselkursverwerfungen ausgehenden Belastungen, so ist es bemerkenswert, dass die Weltwirtschaft dennoch ein Wachstum von knapp 3% erreicht hat.

Den überwiegenden Anteil an diesem Wachstum hatten wie schon in den Vorjahren die Schwellenländer: Deren reales Bruttoinlandsprodukt stieg um knapp 6% – das sind rund 70% des globalen Zuwachses. Zentraler Wachstumstreiber war erneut der asiatische Wirtschaftsraum, der mit China und Indien an der Spitze um annähernd 7% zulegen konnte. Allerdings verhinderten gerade in dieser Region stark ansteigende Inflationsraten eine noch bessere Entwicklung. Besonders wichtig für die Weltwirtschaft war dabei, dass die chinesische Wirtschaft trotz einer konjunkturellen Verlangsamung im Jahresverlauf ein Plus von gut 9% erreichte. Auch in den anderen Schwellenländern war die wirtschaftliche Entwicklung insgesamt erfreulich. Osteuropa legte wie im Vorjahr um mehr als 4% zu; Lateinamerika konnte zwar an das eher überhitze Vorjahr nicht ganz anschließen, expandierte aber weiterhin kräftig.

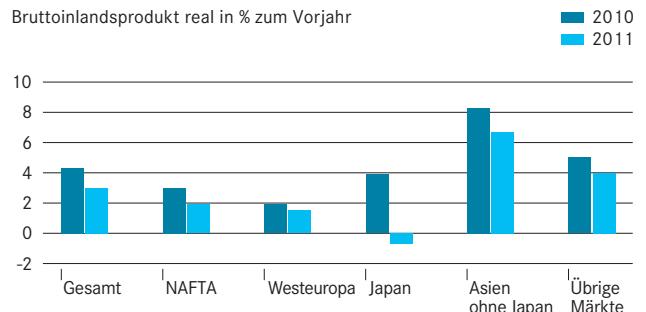
Die Industrieländer hingegen enttäuschten: In Japan führte die Mehrfachkatastrophe vom März zwangsläufig zu einem gesamtwirtschaftlichen Rückgang. Jenseits der menschlichen Tragödien konnte sich Japan aber schneller als zunächst erwartet den Wiederaufbaumaßnahmen zuwenden. Die massive Aufwertung des Yen verhinderte jedoch eine günstigere wirtschaftliche Entwicklung. In den USA kam die Konjunktur nur schleppend voran, insbesondere im Vergleich zu früheren Erholungsphasen nach einer Rezession. So verharrte vor allem die Arbeitslosenquote auf einem ungewöhnlich hohen Niveau, und dies beeinträchtigte den privaten Konsum. Zudem fiel der durch die Krise massiv belastete Immobiliensektor als konjunktureller Impulsgeber aus. Ausgehend von der Diskussion um die Erhöhung der öffentlichen Verschuldungsgrenze und einer drohenden temporären Zahlungsunfähigkeit trübten sich zur Jahresmitte die Stimmungsindikatoren bei Konsumenten und Unternehmen deutlich ein. Erfreulicherweise stabilisierte sich die amerikanische Wirtschaft in der zweiten Jahreshälfte. Ein Zuwachs von nicht einmal 2% im Gesamtjahr war jedoch alles andere als befriedigend und lag deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt.

Noch ungünstiger war die Entwicklung in Westeuropa, die von der Eskalation der Schuldenkrise in der Eurozone geprägt war. Die Zahl der Länder unter dem Rettungsschirm vergrößerte sich, und die Krise beschränkt sich inzwischen schon lange nicht mehr auf die kleineren Peripherieländer. Auch die Erweiterung des Rettungsschirms und ein Umschuldungspaket für Griechenland konnten nicht verhindern, dass die Sorgen um mögliche Ansteckungseffekte weiterhin bestanden und die Finanzmärkte mit hoher Nervosität und entsprechenden Volatilitäten reagierten. In Summe erreichte die Europäische Währungsunion im Jahr 2011 einen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von rund 1,5%. Auch wenn die deutsche Volkswirtschaft im Gesamtjahr mit 3% abermals deutlich überdurchschnittlich expandierte, konnte sie sich dem ungünstigen Umfeld nicht entziehen und verlor zunehmend an Dynamik. Im Jahresschlussquartal war die konjunkturelle Entwicklung in der Eurozone vermutlich sogar leicht rückläufig.

In diesem schwierigen Umfeld waren die Wechselkurse erneut sehr volatil. So pendelte der Kurs des US-Dollar zum Euro im Jahresverlauf zwischen Werten von 1,29 bis knapp 1,50. Zum Jahresende lag er aber mit 1,29 wieder ungefähr auf dem Niveau wie zum Jahresbeginn. Mit einem Korridor von 100 bis 123 waren die Schwankungen des japanischen Yen gegenüber dem Euro ähnlich hoch. Hier lag der Wert des Euro gegenüber dem Yen zum Jahresende um knapp 8% unter dem Anfangsniveau. Gegenüber dem britischen Pfund schloss der Euro bei ebenfalls volatilem Verlauf zum Jahresende mit einer Abwertung von 3%.

3.04

Wirtschaftswachstum



Quelle: IHS Global Insight

Automobilmärkte. Das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage setzte sich im Berichtsjahr fort, allerdings mit deutlich moderateren Zuwachsralten als im Vorjahr. ↗ 3.05

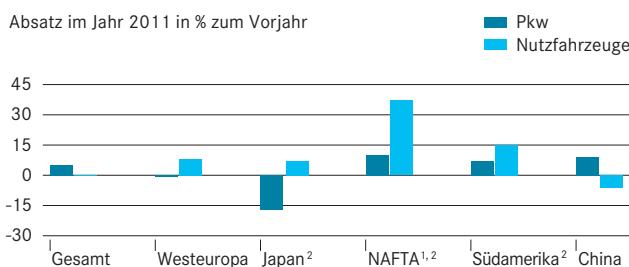
Nach einem guten Start ins Jahr 2011 verlangsamte sich das Wachstum des globalen Pkw-Marktes zur Jahresmitte hin deutlich. Lieferengpässe infolge der Naturkatastrophe in Japan, ein hoher Ölpreis sowie steigende Inflationsraten und nicht zuletzt die sich verschärfende Schuldenproblematik in Europa und den USA dämpften den Pkw-Absatz spürbar. Im zweiten Halbjahr belebte sich die Nachfrage schneller als erwartet, sodass die weltweiten Zulassungszahlen das Vorjahresniveau um rund 5% übertrafen und damit erneut einen Rekordwert erreichten. Die regionalen Unterschiede in der Marktentwicklung waren aber weiterhin sehr ausgeprägt.

Der US-amerikanische Markt setzte seine Erholung mit einem Zuwachs von gut 10% fort, bewegte sich damit aber immer noch auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Geprägt von der sich verschärfenden Staatsschuldenkrise waren die Pkw-Verkäufe in Westeuropa erneut leicht rückläufig (-1%). Während der deutsche Markt deutlich zulegte (+9%), lag die Nachfrage in den anderen westeuropäischen Volumenmärkten zum Teil zweistellig im Minus.

Die Marktentwicklung in Japan war von den Folgen der Naturkatastrophe im März überschattet: Die Pkw-Zulassungen hatten daher einen zweistelligen Rückgang (-16%) zu verzeichnen. In den Schwellenländern bewegte sich das Nachfragewachstum nach der rasanten Entwicklung der Vorjahre überwiegend auf einem moderateren Niveau.

3.05

Automobilmärkte weltweit



1 Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge

2 Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Quelle: VDA, div. Institute

Der chinesische Markt konnte trotz der zum Jahresbeginn ausgelaufenen staatlichen Kaufanreize um nahezu 10% wachsen. Die Nachfrage in den für Daimler wichtigen Premium- und Luxussegmenten stieg dabei deutlich überproportional, sodass der chinesische Markt insbesondere für die deutschen Premiumhersteller weiter an Bedeutung gewonnen hat. Der Zuwachs der Pkw-Nachfrage in Indien schwächte sich dagegen deutlich ab und betrug nur noch etwa 5%. Das stärkste Wachstum aller Regionen verzeichnete im Berichtsjahr Osteuropa; dies war zum Großteil dem fast 40%igen Zuwachs des russischen Marktes zu verdanken.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw wuchs im Berichtsjahr ebenfalls nur noch moderat. Im Gegensatz zu 2010 war das Wachstum allerdings überwiegend durch die Triade-Märkte (Nordamerika, Westeuropa und Japan) getrieben. Im NAFTA-Raum erholte sich die Lkw-Nachfrage kräftig und stieg vor allem aufgrund des hohen Ersatzbedarfs um gut 40% an. In Westeuropa verlor das Marktwachstum im Jahresverlauf zwar spürbar an Dynamik, für das Gesamtjahr 2011 war aber trotzdem noch ein deutlicher Zuwachs von über 25% zu verzeichnen. Auch in Deutschland erhöhte sich die Nachfrage noch einmal um gut 20%, im vierten Quartal lag der Markt aber nur noch in etwa auf dem Vorjahresniveau. Der japanische Markt für mittelschwere und schwere Lkw, der im zweiten Quartal 2011 im Vorjahresvergleich um fast 50% eingebrochen war, erholte sich im zweiten Halbjahr dynamisch und konnte damit im Gesamtjahr das Vorjahresvolumen sogar noch übertreffen. Außerhalb der Triade stagnierte die Nachfrage, was hauptsächlich auf einen spürbaren Marktrückgang in China, dem weltweit größten Lkw-Markt, zurückzuführen war. Dort gab es bis Ende 2010 Steuervergünstigungen beim Kauf von Lkw. Nach Beendigung des Programms ging die Nachfrage deutlich zurück. Auch in Indien verlangsamte sich das Marktwachstum merklich, lag aber immer noch in der Größenordnung von 10%. Der für Daimler bedeutende brasilianische Lkw-Markt profitierte im Jahr 2011 weiterhin von staatlichen Steuervergünstigungen und übertraf das hohe Vorjahresniveau um rund 10%, und in Russland setzte sich die kräftige Markterholung mit einem deutlich zweistelligen Nachfragezuwachs fort.

Der für Daimler besonders wichtige Transportermarkt Westeuropa übertraf das Vorjahresniveau um über 11%. Besonders ausgeprägt war das Marktwachstum in Deutschland, während in Südeuropa die Auswirkungen der Staatsschuldenkrise spürbar waren. Insgesamt günstig war das Marktfeld für das Transportergeschäft auch in den USA, in Osteuropa, in Lateinamerika und in China.

Die Omnibusmärkte entwickelten sich im Berichtsjahr sehr unterschiedlich: Einem deutlichen Marktwachstum in Lateinamerika und der Türkei stand ein Rückgang in Nordamerika gegenüber. In Westeuropa lag das Marktvolumen auf Vorjahresniveau. Hier zeigte sich eine anhaltende Kaufzurückhaltung der öffentlichen Auftraggeber, während die Marktsituation bei den Reisebussen stabil war.

Geschäftsentwicklung

Absatz. Daimler hat den Absatz im Jahr 2011 wie angekündigt weiter gesteigert. Mit 2,1 Mio. Fahrzeugen haben wir das Vorjahresniveau um 11% übertroffen. Zu diesem Anstieg haben alle Automobilgeschäftsfelder beigetragen.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** hat im Berichtsjahr 1.381.400 (i.V. 1.276.800) Fahrzeuge abgesetzt und damit ein neues Rekordniveau erreicht. **↗ 3.06** Auch die Marke Mercedes-Benz erzielte mit einem Zuwachs von 9% auf 1.279.100 Fahrzeuge eine neue Bestmarke. Damit konnten wir unsere Position in zahlreichen Märkten verbessern. Die Limousinen der S-Klasse und der C-Klasse sowie der CLS und das E-Klasse Cabriolet sind in ihren jeweiligen Marktsegmenten weltweit führend. Dank des großen Markterfolgs der neuen Generation unserer C-Klasse, des neuen C-Klasse Coupés und des neuen Roadsters SLK stieg der Absatz im C-Klasse Segment um 20% auf 411.800 Fahrzeuge. Auch im E-Klasse Segment haben wir den Absatz auf 340.100 (i.V. 330.800) Pkw gesteigert. Im Luxussegment setzten wir 80.700 (i.V. 80.400) Fahrzeuge ab, und bei den Geländewagen konnten wir trotz des Modellwechsels bei der M-Klasse einen deutlichen Zuwachs von 25% auf 254.300 Fahrzeuge erzielen. Aufgrund der Modellwechsel in der Kompaktklasse verringerten sich die Auslieferungen der A- und B-Klasse auf 192.300 (i.V. 222.400) Fahrzeuge. Die neue B-Klasse, die wir seit November 2011 an unsere Kunden ausliefern, wurde im Markt sehr positiv aufgenommen. Dies gilt auch für die neue M-Klasse, die seit September 2011 verfügbar ist.

Wie bereits im Vorjahr konnte Mercedes-Benz den Absatz in zahlreichen Märkten teilweise deutlich steigern. In Deutschland hat Mercedes-Benz mit 262.300 (i.V. 265.000) ausgelieferten Fahrzeugen seine Position als erfolgreichste Premiummarke behauptet. In Westeuropa (ohne Deutschland) erreichte der Absatz vor allem aufgrund der schwierigen Marktsituation in Südeuropa nicht ganz das Vorjahresniveau. In der NAFTA-Region war hingegen ein Zuwachs von 13% auf die neue Rekordmarke von 281.500 Fahrzeugen zu verzeichnen. Sehr positiv entwickelte sich unser Geschäft weiterhin in den Schwellenländern. So wurden in China 211.100 Fahrzeuge (+35%) an Kunden ausgeliefert; zweistellige Wachstumsraten erzielten wir auch in Russland (+47%), Brasilien (+41%), Taiwan (+34%), Indien (+28%) und Südkorea (+27%).

Die Marke smart konnte den Absatz im Berichtsjahr auf 99.700 (i.V. 94.300) smart fortwo erhöhen. Besonders erfolgreich war smart in China: Dort hat sich der Absatz mit 12.000 Fahrzeugen mehr als verdreifacht (vgl. S. 130 ff.).

Daimler Trucks steigerte den Absatz im Jahr 2011 um 20%. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 425.800 schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Omnibusse der Marken Thomas Built Buses und Fuso ausgeliefert; damit sind wir weiterhin der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6t. **↗ 3.07** Zu diesem deutlichen Absatzanstieg haben alle unsere Kernmärkte beigetragen – die NAFTA, Europa, Asien und Lateinamerika. Der Bereich Trucks Europa/Lateinamerika steigerte den Absatz um 18% auf 159.300 Fahrzeuge. In Westeuropa konnten wir mit 57.100 Fahrzeugen (+14%) und einem Marktanteil von 22,3% unsere führende Marktposition bei den mittelschweren und schweren Lkw behaupten. **↗ 3.08**

Deutliche Zuwächse erzielten wir auch in Osteuropa (+50%), und in Lateinamerika war der Absatz um 4% höher als im Vorjahr. Trotz eines starken Wettbewerbsfelds erreichten wir in Brasilien mit 44.100 verkauften Lkw einen Marktanteil von 25,2%.

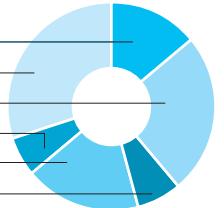
Trucks NAFTA hat im Berichtsjahr weltweit 118.800 Fahrzeuge abgesetzt, das ist ein deutliches Plus von 50%. Dabei profitierten wir in der NAFTA-Region von der anhaltend hohen Lkw-Nachfrage, die weitgehend vom Ersatzinvestitionsbedarf getragen wurde. Unsere führende Wettbewerbsposition bei den mittelschweren und schweren Lkw der Klassen 6 bis 8 haben wir mit einem Marktanteil von 31,9% (i.V. 31,6%) bestätigt. **↗ 3.08**

Trotz der Produktionsausfälle infolge der Naturkatastrophe in Japan lag der Absatz von Trucks Asia mit 147.700 Fahrzeugen um 5% über dem Vorjahresniveau. Dank der hervorragenden Akzeptanz des Fuso Canter konnten wir in Japan mit 27.000 Fahrzeugen (+9%) den Absatz steigern und unsere Marktposition deutlich verbessern. Sehr erfreulich war auch die Absatzentwicklung in Indonesien (+11%) und Taiwan (+42%). Im Rahmen unserer Expansionsstrategie sind wir mit der Marke Fuso mittlerweile auch in weiteren asia-pazifischen Schlüsselmärkten, beispielsweise in Australien, sowie in Russland und in der NAFTA-Region aktiv. Die Belieferung der europäischen Märkte mit dem neuen Canter erfolgt seit Oktober über unser portugiesisches Werk Tramagal (vgl. S. 134 ff.).

3.06

Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars

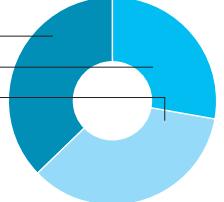
A-/B-Klasse	14%
C-/SLK-Klasse	30%
E-/CLS-Klasse	25%
S-/CL-/SL-Klasse/SLR/SLS/Maybach	6%
M-/R-/GL-/GLK-/G-Klasse	18%
smart	7%



3.07

Absatzstruktur Daimler Trucks

Trucks Europa/Lateinamerika	37%
Trucks NAFTA	28%
Trucks Asia	35%



3.08

Marktanteile¹

	2011	2010	11/10 Veränd. Prozentpunkte
in %			
Mercedes-Benz Cars			
Westeuropa	4,9	4,8	+0,1
davon Deutschland	9,9	10,6	-0,7
USA	1,9	1,9	+0,0
Japan	0,9	0,8	+0,1
Daimler Trucks			
Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	22,3	24,3	-2,0
davon Deutschland	37,5	40,5	-3,0
Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8)	30,9	32,4	-1,5
Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7)	34,1	29,9	+4,2
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	25,2	26,4	-1,2
Lkw Japan	20,8	19,8	+1,0
Mercedes-Benz Vans			
Mittelgroße und große Transporter Westeuropa	18,0	17,8	+0,2
davon Deutschland	28,1	26,1	+2,0
Daimler Buses			
Busse über 8t Westeuropa	27,0	29,6	-2,6
davon Deutschland	50,0	55,5	-5,5
Busse über 8t Lateinamerika	43,0	47,1	-4,1

1 Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

Der Absatz des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Vans** stieg im Jahr 2011 um 18% auf 264.200 Transporter der Modelle Sprinter, Vito, Viano und Vario. In Westeuropa, dem wichtigsten Absatzmarkt, wurde ein Zuwachs von 14% auf über 178.300 Fahrzeuge erreicht; mit 77.600 Transportern (+25%) erzielten wir in Deutschland sogar einen Absatzrekord. Sehr positiv entwickelte sich die Nachfrage auch in Osteuropa: Hier haben wir den Absatz um 38% auf 22.600 Fahrzeuge gesteigert.

Damit konnte Mercedes-Benz Vans seine Marktführerschaft in der Europäischen Union im Segment mittelgroßer und großer Transporter behaupten. In der NAFTA-Region konnten wir den Absatz auf 22.300 Einheiten steigern; dies entspricht einem Plus von 68%. Nach der erfolgreichen Markteinführung in Europa im Vorjahr fährt die neue Generation der Modelle Vito und Viano seit April 2011 auch in China. Insgesamt wurden dort im Berichtsjahr 13.500 Einheiten abgesetzt. Darunter sind auch die ersten Sprinter aus lokaler Produktion, die Ende 2011 aufgenommen wurde. Auch in Lateinamerika war Mercedes-Benz Vans im Berichtsjahr sehr erfolgreich. Hier konnten insgesamt 13.700 Transporter (+9%) verkauft werden. Insgesamt stieg der weltweite Absatz des Sprinter gegenüber dem Vorjahr um 14% auf 163.300 Einheiten. Die Modelle Vito und Viano haben nach der Modellpflege um 26% auf 98.000 Einheiten zugelegt, und vom Vario haben wir 2.900 (i. V. 2.900) Fahrzeuge ausgeliefert (vgl. S. 138 f.).

Mit einem Absatz von 39.700 Komplettbussen und Fahrgestellen hat **Daimler Buses** trotz einer insgesamt schwierigen Marktsituation das Vorjahresniveau um 2% übertroffen und war auch im Jahr 2011 in seinen Kernmärkten im Segment für Busse über 8t mit Abstand Marktführer. Ausschlaggebend für den Absatzanstieg waren insbesondere die positive Geschäftsentwicklung bei den Mercedes-Benz Fahrgestellen in Lateinamerika und Mexiko sowie deutliche Zuwächse bei den Komplettbussen in der Türkei. In Westeuropa ging der Absatz um 17% auf 5.900 Omnibusse zurück. Insbesondere im Stadtbussgeschäft war die andauernde Zurückhaltung der öffentlichen Hand zu spüren. Dennoch gelang es Daimler Buses, die führende Position in Westeuropa mit einem Marktanteil von 27,0 (i. V. 29,6)% zu behaupten. ↗ **3.08** In Lateinamerika steigerte Daimler Buses den Fahrgestellabsatz der Marke Mercedes-Benz um 8% auf 25.000 Einheiten. Der Marktanteil in Lateinamerika bewegte sich mit 43,0 (i. V. 47,1)% nach wie vor auf hohem Niveau. Während sich der mexikanische Markt weiter erholtet, waren die Absätze in der Region Nordamerika rückläufig (vgl. S. 140 f.).

Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr in allen Regionen sehr positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen stieg um 13% auf 71,7 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 12%. Das Neugeschäft konnte im Vergleich zum Vorjahr um 15% auf 33,5 Mrd. € gesteigert werden. Hier hat sich der höhere Absatz unserer Automobilgeschäftsfelder ausgewirkt. Zum Wachstum trugen alle Regionen bei. Kräftige Zuwächse gab es vor allem in China. In Indien unterstützt die neu gegründete Gesellschaft Daimler Financial Services India Private Ltd. seit dem 1. Juli 2011 den Fahrzeugabsatz. Der Bereich Insurance Services hat im Jahr 2011 weltweit mehr als 940.000 Versicherungspolicen vermittelt; dies entspricht einem Zuwachs von 12%. Auch das Geschäft mit gewerblichen und Flottenkunden haben wir im Berichtsjahr weiter ausgebaut: Hier lag das Neugeschäft mit 118.000 Einheiten um 5% über dem Vorjahresniveau (vgl. S. 142 f.).

Auftragslage. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei passen wir die Kapazitäten flexibel der sich verändernden Nachfrage an. Insbesondere aufgrund der hohen Nachfrage in den Schwellenländern, aber auch wegen des Markterfolgs unserer Fahrzeuge hat sich der Auftragseingang im Berichtsjahr trotz der negativen Auswirkungen der europäischen Schuldenkrise insgesamt sehr stabil entwickelt.

Bei Mercedes-Benz Cars übertrafen die Bestellungen nochmals das hohe Vorjahresniveau. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem die neue Generation der C-Klasse und die Fahrzeuge der M-, R- und GL-Klasse beigetragen. In regionaler Hinsicht kamen die Zuwächse vor allem aus China und anderen Schwellenländern.

Bei Daimler Trucks war ein besonders deutlicher Anstieg des Auftragseingangs zu verzeichnen. Für kräftige Zuwachsraten sorgte vor allem die Markterholung in der NAFTA-Region, aber auch in Asien, Europa und Lateinamerika lagen die Bestellungen über dem Vorjahresniveau.

Wegen der günstigen Nachfrageentwicklung haben wir die Produktion bei Pkw und Nutzfahrzeugen weiter erhöht. Die Auftragsbestände waren zum Jahresende insgesamt deutlich höher als im Vorjahr.

Umsatz. Der Konzernumsatz von Daimler stieg im Jahr 2011 um 9% auf 106,5 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Zuwachs um 10% zu verzeichnen. Damit hat sich die positive Geschäftsentwicklung des Jahres 2010 – wie von uns zu Jahresbeginn erwartet – fortgesetzt. Bei Mercedes-Benz Cars stieg das Geschäftsvolumen um 7% auf 57,4 Mrd. €, bei Daimler Trucks um 20% auf 28,8 Mrd. €, bei Mercedes-Benz Vans um 17% auf 9,2 Mrd. €. Der Umsatz bei Daimler Buses ging um 3% auf 4,4 Mrd. € zurück. **↗ 3.10** Beim Geschäftsfeld Daimler Financial Services lagen zwar das Vertragsvolumen und das Neugeschäft deutlich über dem Vorjahresniveau, der Umsatz verringerte sich jedoch um 6%. Ursächlich hierfür ist vor allem die geringere Anzahl an Leasingfahrzeugen in den USA, die in den Jahren 2008 und 2009 in den Markt kamen und nun am Ende der Vertragsdauer als Gebrauchtwagen vermarktet werden.

In der regionalen Betrachtung erhöhte sich der Umsatz von Daimler in der Region Asien (+15% auf 22,6 Mrd. €) besonders deutlich. **↗ 3.09** Positiv wirkte hier wie schon im Vorjahr die günstige Geschäftsentwicklung in China (+22% auf 11,1 Mrd. €). Auch in Lateinamerika (+12% auf 6,4 Mrd. €) und in Osteuropa (+29% auf 6,4 Mrd. €) konnten wir den Umsatz deutlich steigern. In der NAFTA-Region stieg das Geschäftsvolumen um 10% auf 26,0 Mrd. €. In Westeuropa war nur ein leichter Anstieg um 2% auf 39,4 Mrd. € zu verzeichnen; dabei konnten wir auch in Deutschland um 2% zulegen. Grundsätzlich hat sich die regionale Aufteilung des Geschäftsvolumens von Daimler in den zurückliegenden drei Jahren deutlich zugunsten neuer Märkte verändert. So erzielen wir mittlerweile 37% unseres Geschäftsvolumens außerhalb der Triademärkte USA, Westeuropa und Japan. Im Jahr 2008 lag dieser Anteil noch bei 28%.

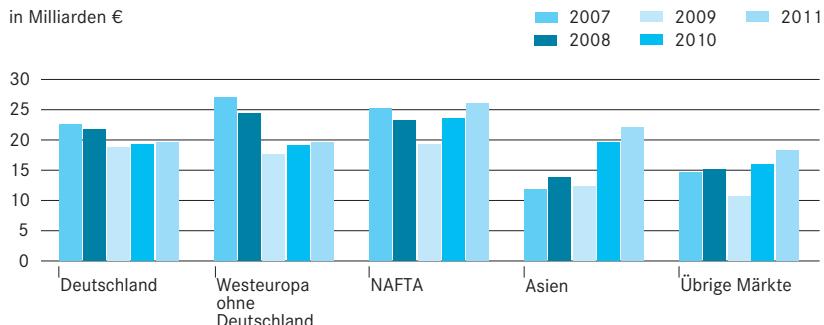
3.10

Umsatz

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
in Millionen €			
Daimler-Konzern	106.540	97.761	+9
Mercedes-Benz Cars	57.410	53.426	+7
Daimler Trucks	28.751	24.024	+20
Mercedes-Benz Vans	9.179	7.812	+17
Daimler Buses	4.418	4.558	-3
Daimler Financial Services	12.080	12.788	-6

3.09

Konzernumsatz nach Regionen



Ertragslage

3.11

EBIT nach Segmenten

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
in Millionen €			
Mercedes-Benz Cars	5.192	4.656	+12
Daimler Trucks	1.876	1.332	+41
Mercedes-Benz Vans	835	451	+85
Daimler Buses	162	215	-25
Daimler Financial Services	1.312	831	+58
Überleitung	-622	-211	-66
Daimler-Konzern	8.755	7.274	+20

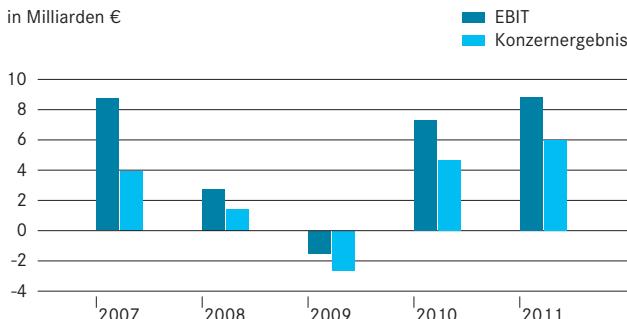
EBIT

Der **Daimler-Konzern** erzielte im Geschäftsjahr 2011 ein EBIT von 8,8 (i. V. 7,3) Mrd. € und konnte damit das hohe Ergebnisniveau des Vorjahres nochmals übertreffen. ↗3.11 ↗3.12

Die Ergebnisentwicklung spiegelt in erster Linie die sehr gute Absatzsituation in den Geschäftsfeldern wider. So konnten sowohl Mercedes-Benz Cars als auch Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans im Jahr 2011 in den wichtigen Regionen den Absatz im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern. Daimler Financial Services profitierte insbesondere von geringeren Risikokosten.

3.12

Ergebnisentwicklung



Durch Sondersachverhalte entstanden dem Konzern die folgenden Aufwendungen: Im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan wurden Aufwendungen von 80 Mio. € bei Daimler Trucks und bei Daimler Financial Services im Ergebnis erfasst; darin sind Versicherungsentschädigungen aufwandsmindernd berücksichtigt. Des Weiteren beinhaltet das Konzern-EBIT Aufwendungen aus der Abwertung der Beteiligungsbuchwerte an Renault (110 Mio. €) und Kamaz (32 Mio. €).

Im Vorjahr resultierte aus der Anpassung von Gesundheitsfürsorge- und Pensionsleistungen bei Daimler Trucks North America ein Sonderertrag von 160 Mio. €. Darüber hinaus führten der Verkauf der 5,3%igen Beteiligung an Tata Motors sowie ein positiv beschiedenes Rechtsverfahren gegen die Daimler AG zu weiteren Sondererträgen von insgesamt 483 Mio. €. Gegenläufig belastete der Ergebnisbeitrag unserer at-equity bewerteten EADS-Beteiligung das Konzern-EBIT mit 261 Mio. €. Des Weiteren entstanden im Jahr 2010 Aufwendungen von insgesamt 213 Mio. € für einen Jubiläumsbonus und die Erhöhung des Stiftungskapitals der Daimler und Benz Stiftung. Ebenso ergebnismindernd wirkten im Vorjahr noch Aufwendungen für die Neuausrichtung der Geschäftstätigkeiten bei Daimler Trucks und Daimler Financial Services (zusammen 122 Mio. €).

Die Sonderfaktoren, die die Ergebnisentwicklung in den Jahren 2011 und 2010 beeinflussten, sind in der Tabelle ↗3.13 im Einzelnen dargestellt.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte ein EBIT von 5.192 Mio. € und konnte damit das operative Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Mrd. € deutlich verbessern. Die Umsatzrendite betrug 9,0% (i. V. 8,7%). **↗3.14**

Der Ergebnisanstieg resultierte überwiegend aus dem weiteren Absatzwachstum, insbesondere im Mittelklasse- und SUV-Segment. Vor allem in China und den USA konnte das Geschäftsfeld aufgrund der attraktiven Produktpalette seine Fahrzeugabsätze deutlich steigern. Eine verbesserte Preisdurchsetzung bei den Neufahrzeugen sowie geringere Garantieaufwendungen trugen darüber hinaus zum Ergebnisanstieg bei. Ergebnisbelastend wirkten dagegen höhere Materialkosten und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Anlauf neuer Fahrzeuge, gestiegene Forschungs- und Entwicklungs- aufwendungen sowie negative Wechselkurseffekte.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag mit 1.876 Mio. € ebenfalls deutlich über dem Vorjahresergebnis von 1.332 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 6,5% (i. V. 5,5%). **↗3.14**

Die positive Ergebnisentwicklung basiert im Wesentlichen auf einem gegenüber dem Vorjahreszeitraum kräftigen Absatzanstieg um 20%. Hierzu haben alle Kernregionen beigetragen. Die erfolgreich durchgeführten Optimierungen und Neu- ausrichtungen der operativen Geschäfte unserer Tochtergesellschaften Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Daimler Trucks North America haben in ihrer nachhaltigen Wirkung auch im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer deutlichen Effizienzsteigerung und somit zu einer Ergebnisverbesserung beigetragen. Belastet war das Ergebnis durch höhere Materialkosten, durch Vorleistungen für die aktuelle Produktionsoffensive sowie durch die Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an Kamaz. Im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen – nach Berücksichtigung von Versicherungsentschädigungen – von 70 Mio. € erfasst. Diese Aufwendungen stehen insbesondere im Zusammenhang mit Vermögensschäden und dem Produktionsausfall im März 2011.

Im Vorjahresergebnis waren Erträge aus der Anpassung von Gesundheitsfürsorge- und Pensionsleistungen von 160 Mio. € enthalten. Gegenläufig ergaben sich Belastungen von zusammen 40 Mio. € aufgrund der weiteren Umsetzung der Programme zur Neuausrichtung der Daimler Trucks North America und Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation.

Auch das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** schloss das Geschäftsjahr 2011 mit einer deutlichen Ergebnisverbesserung ab. Das EBIT nahm auf 835 (i. V. 451) Mio. € zu; die Umsatzrendite verbesserte sich entsprechend auf 9,1% gegenüber 5,8% im Vorjahr. **↗3.14**

Die positive Ergebnisentwicklung resultierte aus dem deutlich höheren Fahrzeugabsatz, vor allem in Deutschland, NAFTA und in Osteuropa. Hierzu hat die hervorragende Marktressonanz der neuen Generationen des Vito und Viano wesentlich beigetragen. Höhere Materialkosten wurden durch anhaltende Effizienzsteigerungen und eine bessere Preisdurchsetzung mehr als ausgeglichen.

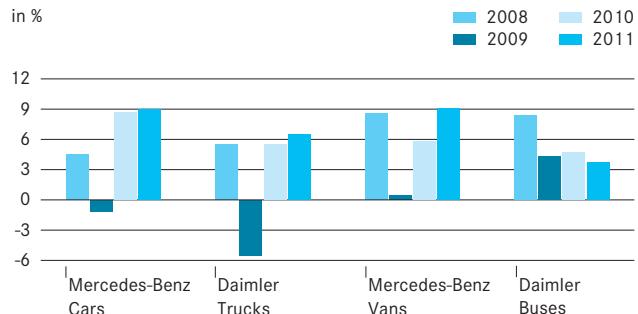
3.13

Sonderfaktoren im EBIT

	2011	2010
in Millionen €		
Daimler Trucks		
Abwertung der Beteiligung an Kamaz	-32	-
Naturkatastrophe in Japan	-70	-
Anpassung von Gesundheitsfürsorge- und Pensionsleistungen	-	160
Neuausrichtung Daimler Trucks North America	-	-37
Neuausrichtung Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	-	-3
Daimler Financial Services		
Naturkatastrophe in Japan	-10	-
Neuausrichtung der Geschäftsaktivitäten in Deutschland	-	-82
Veräußerung nicht-fahrzeugbezogener Vermögenswerte	-	-9
Überleitung		
Abwertung der Beteiligung an Renault	-110	-
Ertrag aus dem Verkauf der Beteiligung an Tata Motors	-	265
Ertrag im Zusammenhang mit einem Rechtsverfahren	-	218
Jubiläumsbonus und Zuwendung an Stiftung	-	-213

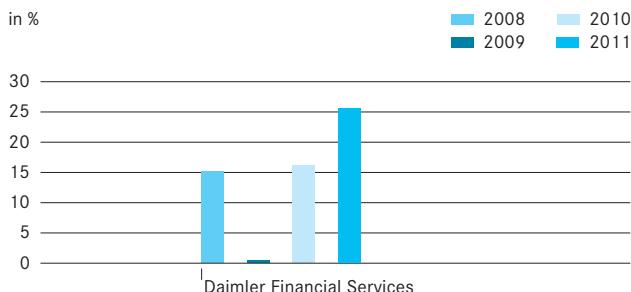
3.14

Umsatzrendite (Return on Sales)



3.15

Eigenkapitalrendite (Return on Equity)



3.16

$$\text{Value Added} = \text{Ergebnisgröße} - \frac{\text{Net Assets}}{\text{Kapitalkosten}} \times \text{Kapital-kostensatz}$$

3.17

$$\text{Value Added} = [\text{Return on Sales} \times \text{Net-Assets-Produktivität} - \text{Kapital-kostensatz}] \times \text{Net Assets}$$

3.18

Kapitalkostensatz

	2011	2010
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	8	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Daimler Financial Services, vor Steuern	13	13

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** konnte mit einem EBIT von 162 (i.V. 215) Mio. € das hohe Niveau des Vorjahres nicht erreichen. Die Umsatzrendite belief sich auf 3,7% (i.V. 4,7%).

3.14

Diese Ergebnisentwicklung ist auf einen rückläufigen Absatz von Komplettbussen in Westeuropa und Nordamerika zurückzuführen. Hiervon war insbesondere das Stadtbussegment betroffen, das von einer geringeren Nachfrage geprägt war. Zudem wirkten sich inflationsbedingte Verteuerungen in Lateinamerika negativ auf das EBIT aus. Positiv auf das Ergebnis des Geschäftsfelds wirkten höhere Auslieferungen von Fahrgestellen in Lateinamerika sowie Wechselkurseffekte.

Daimler Financial Services übertraf mit einem Ergebnis von 1.312 Mio. € den Vorjahreswert (831 Mio. €) deutlich. Die Eigenkapitalrendite lag bei 25,5% (i.V. 16,1%). **3.15**

Maßgeblich für den Ergebnisanstieg waren geringere Aufwendungen für die Risikovorsorge, verbesserte Refinanzierungsbedingungen sowie ein gestiegenes Vertragsvolumen. Laufende Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuaustrichtung der Geschäftaktivitäten in Deutschland belasteten das Ergebnis; im Vorjahr resultierte hieraus ein Sonderaufwand von 82 Mio. €. Zusätzlich mussten im Berichtsjahr aufgrund der Naturkatastrophe in Japan für erwartete Forderungsausfälle zusätzliche Wertberichtigungen gebildet werden. Darüber hinaus sind im Vorjahr noch Aufwendungen von 9 Mio. € infolge der Veräußerung nicht fahrzeugbezogener Vermögenswerte angefallen.

Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns umfasst das anteilige Ergebnis der at-equity bewerteten Beteiligung an EADS, weitere zentral verantwortete Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Geschäftsfeldern.

Der Anteil von Daimler am Ergebnis von EADS betrug 143 (i.V. -261) Mio. €. Der Vorjahresverlust war überwiegend auf die bei EADS gebildeten Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Militärtransporter A400M zurückzuführen.

Darüber hinaus sind Aufwendungen aus zentral verantworteten Sachverhalten in Höhe von 588 (i.V. Erträge von 21) Mio. € berücksichtigt. Im Jahr 2011 standen diese unter anderem im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren und der Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an Renault (110 Mio. €). Da der Börsenkurs der Renault-Aktie zum Ende des dritten Quartals stark zurückgegangen war, mussten wir die Abwertung auf den beizulegenden Zeitwert vornehmen.

Im Vorjahr beinhalteten die zentral verantworteten Sachverhalte einen Ertrag von 265 Mio. € aus dem Verkauf der 5,3%igen Beteiligung an Tata Motors sowie einen Ertrag von 218 Mio. € infolge eines positiv beschiedenen Rechtsverfahrens gegen die Daimler AG. Ergebnisbelastend wirkten im Jahr 2010 Aufwendungen von insgesamt 213 Mio. € für einen Jubiläumsbonus und die Erhöhung des Stiftungskapitals der Daimler und Benz Stiftung sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im Jahr 2011 ein Aufwand von 177 (i. V. Ertrag von 29) Mio. €.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Die im Konzern eingesetzten finanziellen Steuerungsgrößen orientieren sich an den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber und stellen die Basis für eine wertorientierte Unternehmensführung dar.

Value Added. [▲3.19](#) Zu Steuerungszwecken unterscheidet Daimler zwischen der Konzern- und der Geschäftsfeldebene. Der Value Added (Wertheitrag) ist dabei ein Element des Steuerungssystems auf beiden Ebenen. Er ermittelt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten. [▲3.16](#)

Alternativ kann der Value Added der industriellen Geschäftsfelder auch über die zentralen Werttreiber Return on Sales (ROS; Verhältnis von EBIT zu Umsatz) und Net-Assets-Produktivität (Verhältnis von Umsatz zu Net Assets) bestimmt werden. [▲3.17](#)

Die Kombination aus ROS und Net-Assets-Produktivität zielt in Verbindung mit einer auf Umsatzwachstum ausgerichteten Strategie auf eine positive Entwicklung des Value Added ab. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder insgesamt den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften beziehungsweise übertreffen und damit Wert schaffen.

Ergebnisgröße. Als operative Ergebnisgröße der Geschäftsfelder wird das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Die operative Ergebnisgröße auf Konzernebene ist der Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Geschäftsfelder auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten.

Net Assets. [▲3.20](#) [▲3.22](#) Die Net Assets stellen die Bemessungsgrundlage für die Verzinsungsansprüche der Kapitalgeber dar. Die industriellen Geschäftsfelder sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden daher sämtliche Vermögenswerte sowie Verbindlichkeiten beziehungsweise Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung von Daimler Financial Services erfolgt – der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend – auf Basis des Eigenkapitals. Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der industriellen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Daimler Financial Services noch Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals.

Kapitalkostensatz. [▲3.18](#) Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns und der industriellen Geschäftsfelder werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; mit umgekehrten Vorzeichen werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts einbezogen. Der Eigenkapitalkostensatz wird entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell (CAPM) bestimmt, also durch den Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (zum Beispiel deutsche Staatsanleihen) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko der Anlage in Aktien der Daimler AG. Der Fremdkapitalkostensatz ergibt sich aus dem Verzinsungsanspruch der Gläubiger unserer Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Kostensatz für Pensionsverpflichtungen wird auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. Die erwartete Rendite des Planvermögens der Pensionsfonds ergibt sich aus der erwarteten Rendite des zur Erfüllung der Pensionsverpflichtungen angelegten Planvermögens. Der Kapitalkostensatz des Konzerns ist der gewichtete Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche beziehungsweise -erwartungen; im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 8% nach Steuern. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 12%, für Daimler Financial Services wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 13% verwendet.

Return on Sales. Als zentraler Werttreiber des Value Added hat die Umsatzrendite (Return on Sales, ROS) eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder. Für Daimler Financial Services wird zur Beurteilung der Rentabilität nicht auf die Umsatzrendite, sondern – wie im Bankengeschäft üblich – auf die Eigenkapitalrendite (Return on Equity, ROE) abgestellt.

3.19

Value Added

	2011	2010	11/10
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	3.726	2.773	+34
Mercedes-Benz Cars	3.775	3.438	+10
Daimler Trucks	796	428	+86
Mercedes-Benz Vans	690	303	+127
Daimler Buses	23	71	-68
Daimler Financial Services	643	160	+302

Value Added

Der **Value Added des Konzerns** stieg um 1,0 Mrd. € auf 3,7 Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 19,9% (i. V. 17,5%). Der Mindestverzinsungsanspruch von 8% wurde somit erneut erheblich übertroffen. Der Anstieg des Value Added war vor allem auf die deutliche Steigerung der operativen Ergebnisse der Geschäftsfelder zurückzuführen. Belastend wirkten insbesondere höhere Aufwendungen für Ertragsteuern sowie der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets. ↗3.19 ↗3.20

3.20

Net Assets (Durchschnitt)

	2011	2010	11/10
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	11.814	10.146	+16
Daimler Trucks	9.000	7.533	+19
Mercedes-Benz Vans	1.212	1.228	-1
Daimler Buses	1.161	1.200	-3
Daimler Financial Services ¹	5.147	5.156	-
Net Assets der Geschäftsfelder	28.334	25.263	+12
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	2.643	2.449	+8
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	-385	1.278	-130
Sonstige Überleitung ³	834	348	+140
Daimler-Konzern	31.426	29.338	+7

1 Eigenkapital.

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

3 Industriegeschäft.

Der Anstieg des Value Added von **Mercedes-Benz Cars** um 0,3 Mrd. € auf 3,8 Mrd. € war durch die Ergebnisverbesserung infolge des weiteren Absatzwachstums, der verbesserten Preisdurchsetzung sowie geringeren Garantieaufwendungen bedingt. Gegenläufig wirkte der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets von 10,1 Mrd. € auf 11,8 Mrd. €, der hauptsächlich auf das höhere Anlagevermögen aufgrund gestiegener Investitionen zurückzuführen war.

Im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** konnte der Value Added ebenfalls erhöht werden (um 0,4 Mrd. € auf 0,8 Mrd. €). Grund für den Anstieg war die deutliche Ergebnisverbesserung infolge des kräftigen Absatzanstiegs in allen Kernregionen. Das durchschnittlich gebundene Kapital stieg insbesondere aufgrund der höheren Vorratsbestände sowie des höheren Anlagevermögens leicht an.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** konnte den Value Added von 0,3 Mrd. € auf 0,7 Mrd. € mehr als verdoppeln. Der Anstieg resultierte nahezu ausschließlich aus der erheblichen Ergebnisverbesserung infolge der hervorragenden Marktresonanz unserer Produkte und der damit verbundenen Absatzsteigerung.

Der Value Added von **Daimler Buses** ging von 71 Mio. € auf 23 Mio. € zurück. Trotz gestiegener Auslieferungen von Fahrgestellen in Lateinamerika ging das Ergebnis insbesondere aufgrund des rückläufigen Absatzes von Komplettbussen in Westeuropa und Nordamerika zurück. Das durchschnittlich gebundene Kapital reduzierte sich leicht.

Im Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** konnte der Value Added ebenfalls erheblich erhöht werden (um 0,5 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €). Die Eigenkapitalrendite lag bei 25,5% (i. V. 16,1%). Die Entwicklung war hauptsächlich auf den Ergebnisanstieg infolge geringerer Aufwendungen für Risikovorsorge, verbesserte Refinanzierungsbedingungen sowie ein gestiegenes Vertragsvolumen zurückzuführen. Das durchschnittliche Eigenkapital war nahezu unverändert.

Wie sich die Net Assets aus der Konzernbilanz ableiten, kann der Tabelle ↗3.22 entnommen werden.

3.21

Überleitung zum Net Operating Profit (Loss)

	2011	2010	11/10
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	5.192	4.656	+12
Daimler Trucks	1.876	1.332	+41
Mercedes-Benz Vans	835	451	+85
Daimler Buses	162	215	-25
Daimler Financial Services	1.312	831	+58
EBIT der Geschäftsfelder	9.377	7.485	+25
Ertragsteuern ¹	-2.515	-2.154	-17
Sonstige Überleitung	-622	-211	-195
Net Operating Profit (Loss)	6.240	5.120	+22

1 Angepasst um Ertragsteuern auf das Zinsergebnis.

Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Konzernumsatz** von Daimler verbesserte sich im Jahr 2011 um 9,0% auf 106,5 Mrd. €; bereinigt um negative Wechselkurseffekte war eine Zunahme um 9,9% zu verzeichnen. Der entscheidende Faktor für den Anstieg waren die höheren Fahrzeugauslieferungen. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können dem Abschnitt »Geschäftsentwicklung« des Lageberichts entnommen werden. [↗3.23](#)

Die **Umsatzkosten** betrugen im Berichtsjahr 81,0 Mrd. € und nahmen um rund 8,0% gegenüber dem Vorjahr (75,0 Mrd. €) zu. Der Anstieg der Umsatzkosten war durch das erhöhte Geschäftsvolumen und infolge dessen im Wesentlichen durch höhere Materialaufwendungen bedingt. In den höheren Materialaufwendungen spiegeln sich auch gestiegene Rohstoffpreise wider. Gegenläufig fielen bei Daimler Financial Services geringere Aufwendungen für die Risikovorsorge sowie geringere Refinanzierungskosten an. Insgesamt entwickelten sich die Umsatzkosten leicht unterproportional zu den Umsatzerlösen, sodass der Anteil des Bruttoergebnisses am Umsatz mit 24,0% über dem des Vorjahres (23,3%) lag. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält Anmerkung 5 des Konzernanhangs. [↗3.23](#)

Absatzbedingt erhöhten sich die **Vertriebskosten** um 1,0 auf 9,8 Mrd. €. Höhere Aufwendungen für Provisionen, Marketing, IT-Leistungen und Personal waren wesentliche Faktoren hierfür. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen bewegte sich mit 9,2% leicht über dem Vorjahresniveau von 9,1%. [↗3.23](#)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr stiegen die allgemeinen **Verwaltungskosten** auf 3,9 (i. V. 3,5) Mrd. €. Die Zunahme ergab sich unter anderem durch höhere Aufwendungen für bezogene Leistungen, zum Beispiel IT- und Beratungsleistungen, sowie durch höhere Personalaufwendungen. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen lag wie im Vorjahr bei 3,6%. [↗3.23](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** beliefen sich im Berichtszeitraum auf 4,2 (i. V. 3,5) Mrd. €. Der Anstieg steht in erster Linie im Zusammenhang mit den Vorleistungen für unsere Produktoffensiven. Der Anteil der Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen erhöhte sich leicht von 3,6% auf 3,9%. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Abschnitt »Forschung und Entwicklung, Umweltschutz« des Lageberichts entnommen werden. [↗3.23](#)

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** nahmen auf 1,4 Mrd. € (i. V. 1,0 Mrd. €) zu. Höhere Erträge für weiterverrechnete Leistungen an Dritte führten zu diesem Anstieg. Zudem wirken sich die Versicherungsentschädigungen im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan erhörend aus. [↗3.23](#)

3.22

Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende

	2011	2010	11/10
in Millionen €			Veränd. in %
Net Assets des Industriegeschäfts			
Immaterielle Vermögenswerte	8.174	7.444	+10
Sachanlagen	19.129	17.544	+9
Vermietete Gegenstände	10.849	9.611	+13
Vorräte	16.575	14.056	+18
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.580	6.964	+9
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-11.967	-12.078	+1
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-9.233	-7.429	-24
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	-13.954	-12.031	-16
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern	24	718	-97
Eigenkapital Daimler Financial Services	5.373	4.865	+10
Net Assets (Nettovermögen)	32.550	29.664	+10

3.23

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2011	2010	11/10
in Millionen €			Veränd. in %
Umsatzerlöse			
Umsatzerlöse	106.540	97.761	+9
Umsatzkosten	-81.023	-74.988	+8
Bruttoergebnis vom Umsatz	25.517	22.773	+12
Vertriebskosten	-9.824	-8.861	+11
Allgemeine Verwaltungskosten	-3.855	-3.474	+11
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-4.174	-3.476	+20
Sonstige betriebliche Erträge	1.381	971	+42
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-355	-660	-46
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	273	-148	.
Übriges Finanzergebnis	-208	149	.
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹	8.755	7.274	+20
Zinserträge	955	825	+16
Zinsaufwendungen	-1.261	-1.471	-14
Ergebnis vor Ertragsteuern	8.449	6.628	+28
Ertragsteuern	-2.420	-1.954	+24
Konzernergebnis	6.029	4.674	+29
davon			
auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	362	176	+106
davon			
Anteil der Aktionäre der Daimler AG	5.667	4.498	+26

¹ EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2011: -225 Mio. €; 2010: -240 Mio. €).

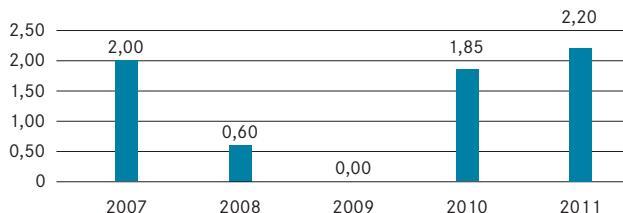
Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** gingen auf 0,4 (i. V. 0,7) Mrd. € zurück, unter anderem aufgrund geringerer Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren. Ferner ist im Vorjahr die Erhöhung des Stiftungskapitals der Daimler und Benz Stiftung im Hinblick auf das 125-jährige Jubiläum des Automobils enthalten. [↗3.23](#)

Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in Anmerkung 6 des Konzernanhangs enthalten.

3.24

Dividende je Aktie

in €



Im Geschäftsjahr 2011 verbesserte sich das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** auf 0,3 (i. V. -0,1) Mrd. €. Hierzu hat maßgeblich die Entwicklung des Ergebnisbeitrags der EADS beigetragen: Im Jahr 2011 war das anteilige Ergebnis mit 143 Mio. € positiv, während im Vorjahr ein anteiliger Verlust von 261 Mio. € anfiel. Der Vorjahresverlust war überwiegend auf die bei der EADS gebildeten Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Militärtransporter A400M zurückzuführen. [↗3.23](#)

Das **übrige Finanzergebnis** verringerte sich von 0,1 Mrd. € im Vorjahr auf -0,2 Mrd. € im Berichtsjahr. Der Rückgang ist zum einen mit 110 Mio. € durch die Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an der Renault SA verursacht. Die Abwertung auf den beizulegenden Zeitwert war aufgrund des starken Rückgangs des Börsenkurses der Renault-Aktie zum 30. September 2011 vorzunehmen. Zum anderen enthält das Vorjahr einen Ertrag von 265 Mio. € infolge der Veräußerung der 5,3%-igen Beteiligung an Tata Motors. [↗3.23](#)

Das **Zinsergebnis** lag bei -0,3 (i. V. -0,6) Mrd. € und verbesserte sich insbesondere aufgrund positiver Effekte aus Zinssicherungsinstrumenten. Die zinsbezogenen Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen bewegten sich auf dem Niveau des Vorjahrs. [↗3.23](#)

Der im Geschäftsjahr 2011 unter **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand in Höhe von -2,4 (i. V. -2,0) Mrd. € ist durch den höheren Vorsteuergewinn des Konzerns bedingt. Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive Steuerlatenzen bei ausländischen Tochtergesellschaften verminderten den Steueraufwand in beiden Jahren. Die Steuerquote lag im Geschäftsjahr bei 28,6% (i. V. 29,5%). [↗3.23](#)

Das **Konzernergebnis** verbesserte sich deutlich auf 6,0 (i. V. 4,7) Mrd. €. Im Berichtsjahr entfällt auf nicht beherrschende Anteile ein Gewinn von 362 (i. V. 176) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis beträgt 5,7 (i. V. 4,5) Mrd. €; das **Ergebnis je Aktie** lag bei 5,32 (i. V. 4,28) €. [↗3.23](#)

Dividende

Wir wollen unsere Aktionäre wieder in angemessener Form am Unternehmenserfolg beteiligen. Dabei orientieren wir uns an einer Ausschüttungsquote in der Größenordnung von rund 40% des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Angesichts der guten Geschäftsentwicklung werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 4. April 2012 die Ausschüttung einer Dividende von 2,20 (i. V. 1,85) € pro Aktie vorschlagen. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 2.346 (i. V. 1.971) Mio. €. [↗ 3.24](#)

Forschung und Entwicklung, Umweltschutz

Höchste Priorität für Forschung und Entwicklung.

Forschung und Entwicklung haben bei Daimler seit jeher einen hohen Stellenwert. Unsere Forschung antizipiert Trends, Kundenwünsche und Anforderungen an die Mobilität der Zukunft, die von der Entwicklung konsequent in serienreife Produkte umgesetzt werden. Es ist unser Ziel, unseren Kunden faszinierende Produkte und maßgeschneiderte Lösungen für eine bedarfsgerechte, sichere und nachhaltige Mobilität anzubieten. Darauf richten wir unser Technologieportfolio und unsere Kernkompetenzen aus (vgl. S. 148 ff.).

Wesentliche Faktoren für den Markterfolg unserer Fahrzeuge sind das Know-how, die Kreativität und die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung. Zum Jahresende 2011 arbeiteten bei Daimler weltweit 23.200 (i. V. 22.100) Personen in Forschungs- und in Entwicklungsbereichen. Davon waren 15.600 (i. V. 14.700) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung einschließlich der Konzertöchter (AMG, MBtech und weitere) tätig; 5.500 (i. V. 5.400) Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen, 1.000 (i. V. 900) dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.100 (i. V. 1.100) Daimler Buses. Rund 4.400 (i. V. 4.000) Forscher und Entwickler waren außerhalb Deutschlands beschäftigt.

Die wichtigsten Standorte unseres Forschungs- und Entwicklungsnetswerkes sind Sindelfingen und Stuttgart-Untertürkheim in Deutschland. Zu unseren Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen in Nordamerika und Asien zählen Palo Alto, Kalifornien und Portland, Oregon, sowie das Forschungszentrum für Informations- und Kommunikationstechnologie in Bangalore, Indien und das Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan. Derzeit errichten wir auch in China ein Forschungs- und Entwicklungszentrum. Darüber hinaus arbeiten wir mit verschiedenen renommierten Forschungsinstituten weltweit zusammen und beteiligen uns an internationalen Austauschprogrammen für Nachwuchswissenschaftler.

Zulieferindustrie zielgerichtet einbinden. Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, nehmen wir auch Forschungs- und Entwicklungsleistungen der Zulieferindustrie in Anspruch. Gerade mit Blick auf den rasanten technologischen Wandel in der Automobilindustrie und auf die Notwendigkeit, neue Technologien möglichst schnell zur Markt-Reife zu bringen, ist eine enge Verzahnung mit Zulieferfirmen unabdingbar. Im Rahmen der gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeit stellen wir sicher, dass die Kernkompetenzen für Technologien, die für die Zukunft des Automobils insgesamt und die Einzigartigkeit unserer Marken wichtig sind, im Unternehmen bleiben.

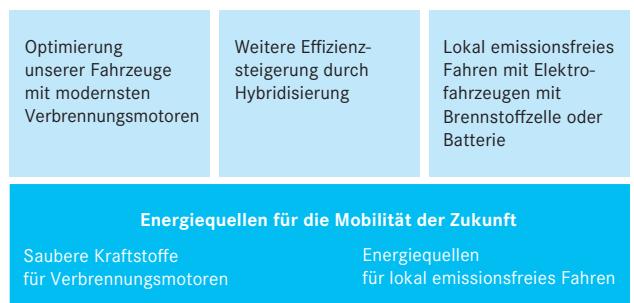
Mehr als 2.100 Patente angemeldet. Daimler hat im Jahr 2011 insgesamt 2.175 (i. V. 2.105) Patente neu angemeldet. Die Schwerpunkte lagen in den Bereichen Antriebe und Sicherheit. Mehr als 1.000 Patentanmeldungen waren dabei dem Themenbereich lokal emissionsfreie Mobilität, insbesondere dem Elektroantrieb mit Batterie oder der Brennstoffzelle, zuzurechnen. Wir werden in den nächsten Jahren unsere Technologie- und Innovationsführerschaft über alle Produkte und Marken hinweg nicht zuletzt auch mithilfe von gewerblichen Schutzrechten weiter ausbauen.

5,6 Mrd. € für Forschung und Entwicklung. [3.26](#)

[3.27](#) Wir wollen den in der Automobilbranche anstehenden technologischen Wandel auch künftig mit richtungsweisenden Innovationen aktiv mitgestalten. Deshalb haben wir die Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Jahr 2011 auf 5,6 (i. V. 4,8) Mrd. € erhöht, 1,5 (i. V. 1,4) Mrd. € davon wurden als Entwicklungskosten aktiviert. Basierend auf unserer Initiative »Der Weg zur emissionsfreien Mobilität« waren neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern Schwerpunkte. [3.25](#) Die Themen dabei sind: konventionelle Antriebstechnologien optimieren, durch Hybridisierung die Effizienz weiter steigern sowie Elektroautos mit Brennstoffzelle und Batterie. Ein weiterer Schwerpunkt sind neue Sicherheitstechnologien: Im Rahmen unseres »Wegs zum unfallfreien Fahren« verfolgen wir das Ziel, Unfälle weitestgehend zu vermeiden oder zumindest deren Folgen so gering wie möglich zu halten.

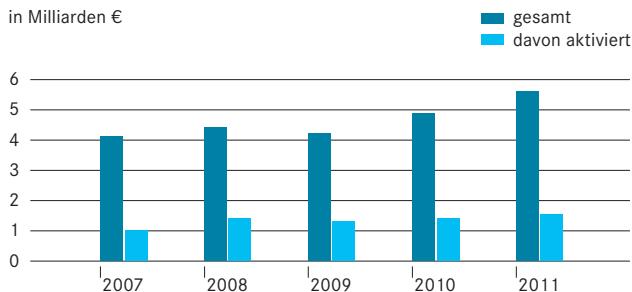
3.25

Der Weg zur emissionsfreien Mobilität



3.26

Forschungs- und Entwicklungsleistungen



3.27

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	2011	2010	11/10
	in Millionen €		
	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	5.634	4.849	+16
davon aktiviert	1.460	1.373	+6
Mercedes-Benz Cars	3.733	3.130	+19
davon aktiviert	1.051	940	+12
Daimler Trucks	1.321	1.282	+3
davon aktiviert	251	373	-33
Mercedes-Benz Vans	358	267	+34
davon aktiviert	126	29	+334
Daimler Buses	225	223	+1
davon aktiviert	32	31	+3

Die wichtigsten Projekte bei Mercedes-Benz Cars waren die neuen Modelle in der Kompaktklasse, die Nachfolgemodelle für den Roadster SL und den Geländewagen GL sowie neue Motorenenerationen und alternative Antriebssysteme. Insgesamt sind die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars auf 3,7 (i.V. 3,1) Mrd. € gestiegen. Daimler Trucks hat 1,3 (i.V. 1,3) Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investiert. Schwerpunkte waren hier der neue Schwer-Lkw Actros, neue Motoren im mittelschweren und schweren Bereich sowie Nachfolgegenerationen bestehender Produkte. Bei Mercedes-Benz Vans standen Aufwendungen für die Weiterentwicklung der Motoren im Hinblick auf künftige Abgasnormen im Vordergrund. Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung neuer Abgasnormen und auf alternative Antriebssysteme konzentriert.

CO₂-Ausstoß bei Pkw weiter gesenkt. Mithilfe unserer neuen Motoren und den besonders sparsamen BlueEFFICIENCY-Modellen konnten wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr auf 150 (i.V. 158) g/km verringern, und das trotz eines höheren Anteils besonders hochwertiger Fahrzeuge. Unsere neuen Modelle, wie die M-Klasse, die neue Generation der C-Klasse oder die neue B-Klasse, benötigen durchschnittlich rund 25% weniger Kraftstoff als die Vorgängermodelle. Mittlerweile haben mehr als 40% der von uns in Europa verkauften Pkw einen CO₂-Ausstoß von weniger als 140 g/km. Mit innovativen Technologien zur lokal emissionsfreien Mobilität werden wir die Verbrauchs- und CO₂-Werte künftig noch stärker reduzieren. Unser Ziel ist es, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union bis zum Jahr 2016 auf 125 g/km zu senken. Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert: um mehr als 75% seit 1995 und immerhin um über 30% in den vergangenen fünf Jahren. Besonders deutlich haben wir die Emissionen mit unseren BlueTEC-Diesel-Pkw reduziert: um über 90% im Vergleich zu 1995 und um mehr als 75% im Vergleich zu 2005. Mit der BLUETEC-Technologie sind wir bei Dieselfahrzeugen weltweit führend. Die damit ausgestatteten Pkw erfüllen die strengsten Abgasnormen und sind die saubersten Diesel-Pkw der Welt.

Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge. Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den CO₂-Ausstoß und die Schadstoffemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. Der neue Actros ist weltweit der erste Lkw, der konsequent an der künftigen Abgasnorm Euro VI ausgerichtet ist. Gleichzeitig lautete eine wesentliche Vorgabe für den neuen Schwer-Lkw: geringerer Kraftstoffverbrauch trotz aufwendiger Abgasreinigung. Bereits das Vorgängermodell, der Mercedes-Benz Actros 1844 LS, hält den Rekord des weltweit verbrauchsgünstigsten Serien-Lkw. In einer Langstrecken-Vergleichsfahrt mit dem Rekordhalter über 10.000 km auf der Ost-West-Transversale Rotterdam-Stettin-Rotterdam schnitt der neue Actros 1845 BlueTec 6 mit Abgasstufe Euro VI mit 25,9 l/100 km nochmals um 4,5% besser ab. Der neue Actros BlueTec 5 mit Euro V erreichte sogar 25,1 l/100 km. Damit unterbot er den Vergleichswert um 7,6%. Umgerechnet heißt das: Der neue Actros nähert sich pro Tonne Nutzlast einem Verbrauch von nur 1 l/100 km. Insbesondere bei Nutzfahrzeugen für den Verteilverkehr und bei Omnibussen kann der Dieselverbrauch auch durch den Einsatz der Hybridtechnik deutlich reduziert werden. So verbrauchen der Fuso Canter

Eco Hybrid rund 20% weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Diesel-Lkw und der Freightliner M2^e Hybrid im Vergleich zum herkömmlichen, dieselbetriebenen M2 106 bis zu 30% weniger Kraftstoff. Kein anderer Nutzfahrzeughersteller kann mehr Erfahrung, Erprobung und Serienreife in Sachen alternative Antriebe und Elektromobilität aufweisen – vom Transporter über den Bus bis hin zum Lkw. Weltweit sind weit über 610.000 umweltfreundliche Daimler-Nutzfahrzeuge mit SCR-Technologie sowie weitere 22.000 mit alternativer Antriebstechnik auf der Straße.

Für unsere Gesamtflotte in Europa wollen wir im Zeitraum von 2005 bis zum Jahr 2020 den Verbrauch unserer Lkw um durchschnittlich 20% pro Tonnenkilometer reduzieren. Hierfür arbeiten wir weiterhin mit Hochdruck an technologischen Innovationen.

2,6 Mrd. € für den Umweltschutz. Auch im Jahr 2011 haben wir intensiv das Ziel verfolgt, die Ressourcen zu schonen und alle relevanten Emissionen zu reduzieren. Von der Fahrzeugentwicklung über die Produktion bis hin zu Recycling und umweltschonender Entsorgung haben wir dabei die Auswirkungen aller Prozesse im Blickfeld. Im Jahr 2011 erhöhten wir unsere Aufwendungen für den Umweltschutz um 13% auf 2,6 Mrd. €.

Umfangreiche Maßnahmen für den Umweltschutz in der Produktion. Mithilfe umweltschonender Produktionsverfahren ist es uns in den zurückliegenden Jahren gelungen, bei einem vergleichbaren Produktionsvolumen den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der Werke sowie die produktionsbedingten Lösemittelemissionen, die Lärmbelastung und die Geräuschemissionen kontinuierlich zu verringern. So sank der vergleichbare Energieverbrauch im Zeitraum von 2006 bis 2011 um über 8% auf 11 Mio. Megawattstunden. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum um gut 10% auf insgesamt 3,5 Mio. Tonnen zurück. Bei einem zweistelligen Zuwachs des Produktionsvolumens stieg der Energieverbrauch im Vergleich zum Vorjahr nur um knapp 1,5%, während die CO₂-Emissionen um 1% zurückgingen. Mit ressourcenschonenden Techniken, zum Beispiel Kreislaufsystemen, haben wir den Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2006 und 2011 um knapp 3% gesenkt. Im Jahr 2011 erhöhte er sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der höheren Produktion um rund 7%.

In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten sind besser als beseitigen. Innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung ermöglichen es uns, die Abfallmenge stetig zu reduzieren. Insgesamt verringerte sich die produktionsbedingte Abfallmenge zwischen 2006 und 2011 um knapp 2% auf 1,1 Mio. Tonnen. Im Vorjahresvergleich erhöhte sich das Abfallaufkommen um 12%, darin sind jedoch deutlich gestiegene Mengen verwertbaren Schrotts enthalten. Die genannten Angaben für das Jahr 2011 beziehen sich auf eine Hochrechnung der Umweltdaten; die genauen Größen werden wir mit dem neuen Nachhaltigkeitsbericht im April 2012 veröffentlichen.

Um unsere Aktivitäten im Umweltschutz zielgerichtet voranzutreiben, setzen wir auf umfassende Umweltmanagementsysteme: Mehr als 98% unserer Beschäftigten weltweit arbeiten heute in Werken, deren Umweltmanagementsysteme nach den Umweltnormen ISO 14001 oder EMAS zertifiziert sind.

Beschäftigung

Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gestiegen.

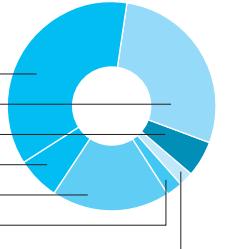
Die insgesamt positive Geschäftsentwicklung im Jahr 2011 hat dazu geführt, dass sich die Zahl der Beschäftigten zum 31. Dezember auf weltweit 271.370 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöht hat. Das waren 11.270 mehr als Ende 2010. In Deutschland stieg die Belegschaft auf 167.684 (i.V. 164.026) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; 20.702 (i.V. 18.295) waren in den USA, 14.533 (i.V. 13.484) in Brasilien und 11.479 (i.V. 12.836) in Japan beschäftigt. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren zum Ende des Berichtsjahrs 2.121 (i.V. 1.552) Beschäftigte tätig. Die Zahl der Auszubildenden lag bei 8.499 (i.V. 8.841). Bei der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahrs 148.651 (i.V. 145.796) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Den größten Belegschaftsaufbau gab es bei Daimler Trucks (+8%). Einen Beschäftigungsanstieg gegenüber Ende 2010 verzeichneten auch die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+3%), Mercedes-Benz Vans (+2%), Daimler Buses (+2%) und Daimler Financial Services (+5%) sowie unser Fahrzeugvertrieb (+3%). ↗ 3.28

3.28

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

Daimler-Konzern	271.370
Mercedes-Benz Cars	99.091
Daimler Trucks	77.295
Mercedes-Benz Vans	14.889
Daimler Buses	17.495
Vertrieb Fahrzeuge	49.699
Daimler Financial Services	7.065
Sonstige	5.836



Verlängerung der Zukunftssicherung. Vorstand und Gesamtbetriebsrat der Daimler AG haben sich im Oktober 2011 auf eine Gesamtbetriebsvereinbarung unter dem Titel »Zukunftssicherung Daimler« geeinigt. Darin werden im Wesentlichen die Inhalte der seit 2004 geltenden »Zukunftssicherung 2012« bis Ende 2016 fortgeschrieben. Für die Beschäftigten mit unbefristetem Arbeitsvertrag der Daimler AG sind dadurch betriebsbedingte Kündigungen bis zum Ende dieser Laufzeit ausgeschlossen. Im Gegenzug hat das Unternehmen weiterhin die notwendige Flexibilität bei unterschiedlichen Auslastungssituationen an einzelnen Standorten. Die neue Betriebsvereinbarung trat am 1. Januar 2012 in Kraft.

Ergebnisbeteiligung. Angesichts der positiven wirtschaftlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2010 hatten Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat vereinbart, die besonderen Leistungen der Beschäftigten mit einer hohen Ergebnisbeteiligung zu honorieren: Ende April 2011 wurden 3.150 € an alle anspruchsberechtigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler AG ausbezahlt. Erstmals kamen auch Auszubildende, Studierende der Dualen Hochschule und Doktoranden in den Genuss entsprechend angepasster Leistungen.

In Anbetracht des Erfolgs des Unternehmens im abgelaufenen Geschäftsjahr haben Vorstand und Gesamtbetriebsrat vereinbart, den Einsatz der Belegschaft im Jahr 2011 mit einer erneut hohen Ergebnisbeteiligung zu honorieren: In Deutschland erhalten die anspruchsberechtigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler AG Ende April 2012 einen Betrag von 4.100 €.

Altersdurchschnitt. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2011 weltweit bei 41,9 (i. V. 41,9) Jahren. In Deutschland waren unsere Mitarbeiter durchschnittlich 43,0 Jahre alt. In den nächsten Jahren wird sich dieser Altersdurchschnitt weiter erhöhen.

Um den Herausforderungen dieser demografischen Entwicklung zu begegnen, haben wir im Jahr 2011 unter dem Motto »Erfahren in die Zukunft« die HR-Initiative Generationenmanagement gestartet. Sie umfasst verschiedene Maßnahmen, die auch in Zukunft eine wettbewerbsfähige Belegschaft sicherstellen sollen. So wurde beispielsweise im Berichtsjahr das HR-Ressourcenmanagement an weiteren Standorten umgesetzt. Damit wollen wir gewährleisten, dass auch langfristig die geeigneten Mitarbeiter in der richtigen Anzahl und Qualifikation zur Verfügung stehen.

Betriebszugehörigkeit und Frauenanteil in Führungsfunktionen weiter gestiegen. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten ist im Berichtsjahr mit 15,9 Jahren annähernd konstant geblieben (i. V. 16,0 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2011 im Durchschnitt seit 18,8 (i. V. 18,7) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 19,0 (i. V. 18,9) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 11,2 (i. V. 11,3) Jahren. Der Anteil der Frauen an der Gesamtbelegschaft betrug in der Daimler AG zum Ende des Berichtsjahres 13,9% (i. V. 13,5%). In den Führungsfunktionen der Ebenen 1 bis 4 stieg der Anteil der Frauen gegenüber dem Vorjahr von 11,6% auf 12,4%.

Einkauf

Weltumspannende Einkaufsaktivitäten. Der Einkauf der Daimler AG setzt sich aus den drei Einkaufsbereichen Procurement Mercedes-Benz Cars and Vans, Procurement Daimler Trucks and Buses sowie Einkauf Nichtproduktionsmaterial – International Procurement Services – zusammen und ist an über 50 Standorten weltweit vertreten. Ziel des Einkaufs ist es, das weltweit effektivste Lieferantennetzwerk zu schaffen und damit zum Unternehmenserfolg von Daimler beizutragen. Die besten Lieferanten werden jährlich mit dem Daimler Supplier Award für herausragende Leistungen ausgezeichnet.

Leistungsorientierte Partnerschaft mit unseren Lieferanten. Unter dem Motto »Commitment to Excellence« definiert das Daimler Supplier Network (DSN) die Geschäftsphilosophie des Daimler-Einkaufs. Seine Prinzipien sind Leistung und Partnerschaft: Lieferanteneleistungen werden mithilfe der External Balanced Scorecard in den Kategorien Qualität, Technologie, Kosten und Liefertreue gemessen. Partnerschaft bedeutet für uns Fairness, Verlässlichkeit und Glaubwürdigkeit. Die Tragfähigkeit solcher Partnerschaften hat sich im Berichtsjahr besonders bewährt: Das verheerende Erdbeben und der Tsunami vom 11. März 2011 in Japan hatten schwere Folgen für das Land, seine Bevölkerung und die Industrie – darunter auch viele Lieferanten der Daimler AG. Wir haben unsere Zulieferfirmen und deren Mitarbeiter unmittelbar unterstützt. Darüber hinaus war es unser Ziel, die Fahrzeugproduktion möglichst rasch wieder aufzunehmen und zu stabilisieren. Dank der intensiven Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten konnten wir die Lieferkette nach der Katastrophe schnell wieder aufbauen.

Rohstoffpreise bleiben volatil. Nach dem deutlichen Anstieg der Rohstoffpreise im Vorjahr setzte sich dieser Trend auch zum Anfang des Jahres 2011 fort. Marktunsicherheiten durch die europäische Schuldenkrise führten ab der Jahresmitte zu einer Preisstagnation beziehungsweise einem -rückgang bei einer Vielzahl von Rohmaterialien. Die Rohstoffpreisentwicklung insgesamt und vor allem auch die großen Preisschwankungen im Jahr 2011 standen unter dem Einfluss der internationalen Konjunkturerwartungen, die sich im Jahresverlauf deutlich verändert haben, sowie der volatilen Finanz- und Kapitalmärkte. Daimler sichert sich gegen Schwankungen durch eine Reihe von Maßnahmen ab, zu denen Laufzeitverträge und Sicherungsgeschäfte gehören.

Risikomanagement hat sich bewährt. Im Jahr 2011 haben wir die finanzwirtschaftliche Entwicklung bei unseren Lieferanten im Rahmen unseres Risikomanagements weiterhin kontinuierlich beobachtet. Dabei stehen die folgenden Themen im Fokus: Refinanzierung, Working-Capital-Aufbau sowie die Weiterführung von Projekten zur Produktivitätssteigerung aus dem Krisenjahr 2009. Nennenswerte Produktionsausfälle konnten bislang verhindert werden. Aufgrund der großen Bedeutung der Zulieferer für unsere Produktionsprozesse tagt aber regelmäßig das Daimler Supplier Risk Board, in dem im Bedarfsfall auch Maßnahmen entwickelt und verabschiedet werden, mit denen wir kurzfristig auf drohende Lieferanteninsolvenzen reagieren.

Integrität im Einkauf. Um auch in Zukunft erfolgreich zu sein, nehmen wir unsere Verantwortung der Umwelt und Gesellschaft gegenüber sehr ernst. Unsere Erwartungen an unsere Zulieferpartner hinsichtlich ökologischer, sozialer und geschäftsethischer Standards haben wir in der »Richtlinie zur Nachhaltigkeit für Lieferanten« formuliert. Sie ist verbindlicher Bestandteil unserer Einkaufsbedingungen »Mercedes-Benz Special Terms« und der »Allgemeinen Einkaufsbedingungen für Nicht-Produktionsmaterial«, die für einen Großteil unserer Lieferanten gelten. Schrittweise verankern wir auch im internationalen Rahmen Nachhaltigkeitsklauseln in den Einkaufsbedingungen. Außerdem setzen wir verschiedene Instrumente ein, mit denen wir die Umsetzung unserer Anforderungen prüfen und auch unterstützen.

Informationstechnologie

Zunehmende Verschmelzung von IT und Geschäftsprozessen. Die interne IT-Organisation von Daimler (Information Technology Management, ITM) ist mit rund 4.800 Mitarbeitern an über 500 Standorten weltweit in nahezu alle Geschäftsprozesse des Unternehmens eingebunden – von der Produktentwicklung über die Fahrzeugproduktion bis hin zu Abläufen im Vertrieb und Finanzwesen. Die zentrale Aufgabe der IT besteht darin, diese Geschäftsprozesse mit effizienten und innovativen Systemen abzubilden und damit einen reibungslosen Ablauf der Geschäftstätigkeit sicherzustellen. Der Analyse, Vernetzung und Bereitstellung vorhandener Daten kommt dabei im globalen Kontext eine wachsende Bedeutung zu. Dabei liegt es in der Verantwortung von ITM, die geeigneten Werkzeuge einzusetzen und diese an die Anforderungen der Geschäftsfelder anzupassen.

In diesem Zusammenhang wird die Informationssicherheit mehr und mehr zum zentralen Thema. Dabei sind die Risiken zwischen durchgängigem Datenzugang und potenziellem Schaden bei Datenmissbrauch abzuwägen. Dies gilt insbesondere für Daten, die dem Datenschutz unterliegen. ITM moderiert und überwacht deshalb die Klassifizierung der Daten in die Kategorien öffentlich, intern, vertraulich und geheim.

Effiziente IT-Systemlandschaften für Wachstumsmärkte. Mit modularen und flexiblen IT-Lösungen hat die IT-Organisation im Berichtsjahr maßgeblich dazu beigetragen, dass unsere Präsenz an den Standorten Chennai (Indien), Kecskemét (Ungarn) und Peking (China) in rasantem Tempo ausgebaut werden konnte. Parallel dazu wurde damit begonnen, in China, Indien, der Türkei und Brasilien Fachpersonal aufzubauen, damit wir unser Wachstum in diesen Märkten gezielt mit IT-Fachkompetenz unterstützen können.

Integration durch IT leistet wichtigen Erfolgsbeitrag.

Bei der Erschließung neuer Märkte und der Einführung neuer Fahrzeugmodelle wird die Integrationsrolle der IT über die gesamten Unternehmensfunktionen hinweg immer wichtiger. Mit dem Projekt »IT Readiness for Future Products« wurden sämtliche Systeme und Schnittstellen dahingehend überprüft, ob sie die Anforderungen künftiger Produktprojekte abbilden können. Insbesondere die Systeme des Vertriebs, der Produktionsplanung und -dokumentation sowie des After Sales wurden dabei weiterentwickelt. Mit dem neuen Actros ist nun das erste Produktprojekt auf Basis der weiterentwickelten

IT-Systemwelt erfolgreich angelaufen. Die IT unterstreicht damit ihre Rolle als Erfolgsfaktor für kommende Produktprojekte.

Wertschöpfungs- und Innovationsfaktor IT. Der Trend zum »Digital Life« ist eine der wesentlichen Entwicklungen in der Gesellschaft und im Unternehmen. Damit einhergehend hat auch die Bedeutung der IT auf den Feldern Interne Zusammenarbeit, Kommunikation mit Kunden, Erweiterung des Produktprogramms und Neue Geschäftsmodelle im Jahr 2011 zugenommen. Die IT wird zunehmend Teil des vernetzten Fahrzeugs beziehungsweise von Mobilitätsangeboten. So stellt die IT beim Thema Elektromobilität sicher, dass die entsprechenden Prozesse zwischen After Sales, Sales und Fahrzeug integriert sind. Dazu zählen die zentrale Infrastruktur, die ein einfaches Abrechnen des Stromverbrauchs und eine Zuordnung des Stromvertrags zu einem Elektrofahrzeug ermöglicht oder den Batteriezustand per mobiles Internet an den Kunden übermittelt. Weitere kunden- und fahrzeugrelevante Internetanwendungen wie die mobile Software zum Vorheizen und Vorkühlen des gesamten Fahrzeugs während des Ladevorgangs oder die Autorisierung des Kunden zum Fahrzeug gehören ebenfalls zu den Leistungen der IT.

Mit dem Projekt »next workplace« haben wir im Berichtsjahr damit begonnen, die ab dem Jahr 2012 geplante Umstellung aller rund 190.000 PC-Arbeitsplätze weltweit auf eine neue Kollaborationsplattform vorzubereiten. Mit dieser Plattform schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass wir mit neuen Formen der Kommunikation und der Zusammenarbeit die Anforderungen künftiger Arbeitsprozesse erfüllen können.

Die durchgängige digitale Integration der Vertriebsprozesse haben wir mit dem neuen Verkäuferarbeitsplatz »Mercedes-Benz Point of Sales im Browser« realisiert. Dabei sind wir im Jahr 2011 in der Schweiz als Pilotmarkt mit einem mehrsprachigen und auf mehrere Währungen ausgelegten System an den Start gegangen. Mit der Integration von acht Systemen setzt das Verkaufsgespräch nun nahtlos auf der Internetanfrage der Kunden auf, und dem Verkäufer stehen auf einer Oberfläche alle notwendigen Funktionen zur Verfügung – von der Konfiguration neuer Pkw über die Bestandsfahrzeuge bis zu Finanzdienstleistungen. Dadurch werden Systembrüche vermieden und die Kundenberatung deutlich verbessert.

GreenIT leistet Beitrag zur Nachhaltigkeit. Die Initiative GreenIT haben wir im Berichtsjahr konsequent weiterverfolgt, und die Ergebnisse werden anhand von Key-Performance-Indikatoren in der ITM Balance Scorecard gemessen. Seit Projektbeginn im Januar 2009 konnten durch die GreenIT-Maßnahmen der Stromverbrauch konzernweit um mehr als 159 Mio. Kilowattstunden gesenkt und dadurch insgesamt 95.000 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart werden.

Darüber hinausgehend hat ITM im Jahr 2011 eine GreenIT-Selbstverpflichtungserklärung unterzeichnet, die vom unabhängigen Netzwerk CIO colloquium initiiert wurde. Mit dieser Erklärung will die IT der Daimler AG ihrer Verantwortung im Bereich Nachhaltigkeit und beim umweltschonenden Einsatz von Ressourcen Rechnung tragen und auch künftig einen sichtbaren Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen und zur Ressourceneffizienz leisten.

Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement bei Daimler umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management des Pensionsvermögens sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen, Commodities) und von Kreditausfall- und Länderrisiken. Das weltweite Finanzmanagement wird von der Treasury-Organisation im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Konzerngesellschaften einheitlich ausgeführt. Grundsätzlich operiert es in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien, Limits und Benchmarks; organisatorisch ist es getrennt von den Funktionen Abwicklung, Finanzcontrolling, Berichterstattung und Rechnungslegung.

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur des Konzerns und seiner Tochtergesellschaften. Die Kapitalausstattung von Financial-Services-, Produktions-, Vertriebs- oder Finanzierungsgesellschaften wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen. Zudem berücksichtigen wir, dass die vielfältigen Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstigen Kapital- sowie Devisentransferbeschränkungen eingehalten werden.

Das **Liquiditätsmanagement** stellt sicher, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfassen wir die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (zum Beispiel Bankkredite, Commercial Paper, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legen wir risiko- und renditeoptimal im Geld- oder Kapitalmarkt an. Unser Ziel ist es, eine für notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt Daimler über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie im Volumen von 7 Mrd. €.

Im **Cash Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Das konzerninterne Saldieren (Netting) dieser Bedarfe und Überschüsse reduziert die Anzahl externer Bankgeschäfte auf ein Mindestmaß. Das Netting erfolgt durch Cash-Concentration- oder Cash-Pooling-Verfahren. Daimler hat zur Steuerung seiner Bankkonten und der internen Verrechnungskonten sowie zur Durchführung automatisierter Zahlungsvorgänge standardisierte Prozesse und Systeme etabliert.

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinsen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt; auf dieser Basis treffen wir dann Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusichernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen, Commodities und das Asset-/Liability-Management (Zinsen).

Das **Management von Pensionsvermögen** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Das Vermögen ist in Pensionsfonds ausgelagert und steht damit für allgemeine Unternehmenszwecke nicht zur Verfügung. Die Fondsvermögen verteilen wir ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe eines Prozesses zur Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage messen wir mit festgelegten Referenz-Indizes. Das Risikomanagement der einzelnen Pensionsfonds obliegt den lokalen Treuhändern. Über eine konzernweit verbindliche Richtlinie limitiert das »Global Pension Committee« diese Risiken, wobei die jeweils maßgeblichen Gesetze beachtet werden. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält Anmerkung 22 des Konzernanhangs.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von Daimler gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden aus dem Finanzdienstleistungs- sowie dem Liefer- und Leistungsgeschäft. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren ergibt sich vor allem aus der Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limitsystem, das sich an der Bonität des Finanzinstituts beziehungsweise des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft resultiert von Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die – als Ergebnis unserer Bonitätsanalysen – über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Daimler Financial Services auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie für das Identifizieren, Messen und Steuern von Risiken gesetzt. Wesentliche Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Analysemethoden und Bewertungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und -überwachung.

Das **Management von Länderrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Ein »Credit Committee« legt für diese grenzüberschreitenden Finanzierungen Länderlimite fest. Daimler verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Eigenkapitalmaßnahmen in Risikoländern werden durch Investitionsschutzversicherungen, wie Investitionsgarantien der Bundesrepublik Deutschland, gegen politische Risiken abgesichert; grenzüberschreitende Forderungen gegenüber Kunden sichern wir teilweise durch Exportkreditversicherungen, erstklassige Bankgarantien und Akkreditive. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Financial-Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält Anmerkung 31 des Konzernanhangs.

Cash Flow

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **↗13.29** belief sich im Jahr 2011 auf -0,7 (i. V. 8,5) Mrd. €. Dem positiven Einfluss aus dem verbesserten Konzernergebnis vor Steuern wirkten insbesondere das höhere Neugeschäft bei der Leasing- und Absatzfinanzierung sowie deutlich höhere Zuwendungen an die Pensionsfonds (2,0 Mrd. €; i. V. 0,3 Mrd. €) entgegen. Darüber hinaus wurde der absatz- und modellwechselbedingte Anstieg der Vorratsbestände durch die Entwicklung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Vergleich zum Vorjahr nur teilweise ausgeglichen. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ergaben sich weitere belastende Einflüsse infolge der Auszahlung der ergebnisabhängigen Vergütung für das Geschäftsjahr 2010 sowie aus höheren Zahlungen für Ertragsteuern (2,8 Mrd. €; i. V. 1,2 Mrd. €); die höheren Mittelabflüsse für Ertragsteuern beruhten unter anderem auf Nachzahlungen für frühere Jahre in Nordamerika.

3.29

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	2011	2010	11/10
in Millionen €	Veränderung		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	10.903	9.800	+1.103
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-696	8.544	-9.240
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.537	-313	-6.224
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	5.842	-7.551	+13.393
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	64	423	-359
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	9.576	10.903	-1.327

3.30

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2011	2010	11/10
	in Millionen €		
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	7.346	10.066	-2.720
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.263	-741	-5.522
Veränderung Zahlungsmittel (> 3 Monate) und in die Liquidität einbezogene Wertpapiere	-36	-3.893	+3.857
Übrige Anpassungen	-58	-	-58
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	989	5.432	-4.443

Aus dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit [3.29](#)

ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 6,5 (i. V. 0,3) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren, die in der Berichtsperiode zu insgesamt geringeren Erlösen (netto) führten. Weiterhin ergab sich aus dem Erwerb von Anteilen an der Tognum AG ein Mittelabfluss in Höhe von insgesamt 0,7 Mrd. €. In der Vorperiode waren Erlöse aus dem Verkauf der Anteile an Tata Motors von 0,3 Mrd. € enthalten. Darüber hinaus stiegen die Mittelabflüsse für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte um 0,7 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €.

Aus dem Cash Flow der Finanzierungstätigkeit [3.29](#)

resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 5,8 Mrd. €, der insbesondere durch die Aufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten (netto) bedingt war. Mittelabflüsse resultierten vor allem aus der Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 (2,0 Mrd. €). Darüber hinaus wurden Minderheitsgesellschaftern von Tochterunternehmen Dividenden in Höhe von 0,3 Mrd. € bezahlt. Im Vorjahr ergab sich insgesamt ein Mittelabfluss von 7,6 Mrd. €, der nahezu ausschließlich auf der Tilgung von Finanzierungsverbindlichkeiten (netto) beruhte.

3.31

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	31.12.2011	31.12.2010	11/10
	in Millionen €		
Zahlungsmittel	8.908	9.535	-627
Wertpapiere und längerfristige Geldanlagen	1.171	1.258	-87
Liquidität	10.079	10.793	-714
Finanzierungsverbindlichkeiten	2.275	1.358	917
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-373	-213	-160
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	1.902	1.145	+757
Netto-Liquidität	11.981	11.938	+43

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente [3.29](#)

verminderten sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,3 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 1,1 auf 11,9 Mrd. € gesenkt.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [3.30](#), dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Darauf aufsetzend wird eine Korrektur in Höhe der im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren vorgenommen, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

3.32

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

	31.12.2011	31.12.2010	11/10
	in Millionen €		
Zahlungsmittel	9.576	10.903	-1.327
Wertpapiere und längerfristige Geldanlagen	2.281	2.096	+185
Liquidität	11.857	12.999	-1.142
Finanzierungsverbindlichkeiten	-62.167	-53.682	-8.485
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-369	-213	-156
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-62.536	-53.895	-8.641
Netto-Verschuldung	-50.679	-40.896	-9.783

Die übrigen Anpassungen betreffen insbesondere Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Erwerbe von Minderheitsanteilen an Tochtergesellschaften hinzugerechnet.

Der Free Cash Flow verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,4 Mrd. € auf 1,0 Mrd. €.

Dieser Rückgang war vor allem durch die erheblichen Zuwendungen an die Pensionsfonds (2,0 Mrd. €), die Entwicklung der Vorräte sowie die Auszahlung der erfolgsabhängigen Vergütung bedingt. Zudem haben der Erwerb der Anteile an der Tognum AG (0,7 Mrd. €), die Auszahlung des Jubiläumsbonus (0,1 Mrd. €), die Erhöhung des Stiftungskapitals der Daimler und Benz Stiftung (0,1 Mrd. €) und höhere Investitionen in Sachanlagen den Free Cash Flow belastet. Im Vorjahr wirkten überdies die Erlöse aus dem Verkauf der Anteile an Tata Motors (0,3 Mrd. €). Die weiter verbesserten Ergebnis-

beiträge der Geschäftsfelder, geringere Mittelabflüsse für Zinsen sowie die Übertragung der Händlerbestandsfinanzierung einer Tochtergesellschaft des Industriegeschäfts an Financial Services haben sich positiv ausgewirkt. Die höheren Mittelabflüsse für an Dritte zu leistende Steuern wurden teilweise durch konzerninterne Zahlungsseingänge, die das Industriegeschäft im Rahmen steuerlicher Organschaften von Gesellschaften des Finanzdienstleistungsgeschäfts erhielt, kompensiert.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** **↗3.31** errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts in Abzug gebracht. Zum 31. Dezember 2011 hatte die konzerninterne Refinanzierung aufgrund der Verwendung von Eigenmitteln des Industriegeschäfts wie schon zum 31. Dezember 2010 einen höheren Umfang als die originär im Industriegeschäft aufgenommenen Finanzierungsverbindlichkeiten. Hieraus ergab sich ein positiver, die Netto-Liquidität erhöhender Wert für die Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts.

Die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts belief sich zum 31. Dezember 2011 auf 12,0 Mrd. € (i. V. 11,9 Mrd. €). Die Entwicklung resultierte aus dem Free Cash Flow und konzerninternen Dividendenzahlungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 2,0 Mrd. €.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung **↗3.32** hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 insbesondere aufgrund des höheren Neugeschäfts bei der Leasing- und Absatzfinanzierung und der Zahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 um 9,8 Mrd. € erhöht. Gegenläufig wirkte in geringerem Umfang insbesondere der Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Investitionen

Investitionen weiter erhöht. **↗3.33** Im Rahmen unserer globalen Wachstumsstrategie wollen wir die Chancen auf den internationalen Automobilmärkten konsequent nutzen. Dies erfordert umfangreiche Investitionen in Produktionsstätten vor Ort, neue Produkte und neue Technologien. Im Berichtsjahr haben wir deshalb die Sachinvestitionen auf 4,2 (i. V. 3,7) Mrd. € erhöht. Davon entfielen 2,7 (i. V. 2,1) Mrd. € auf Deutschland.

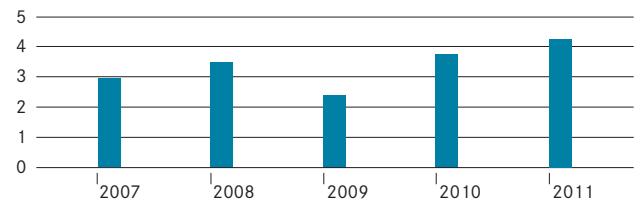
Bei Mercedes-Benz Cars stiegen die Sachinvestitionen im Jahr 2011 um 11% auf 2,7 Mrd. €. **↗3.34** Ein Schwerpunkt war der Aufbau der Produktionskapazitäten für die Nachfolgemodelle der A/B-Klasse im Werk Rastatt und im neuen Montagewerk in Kecskemét, Ungarn. Darüber hinaus haben wir in Tuscaloosa, USA, in den Anlauf der neuen M- und GL-Klasse investiert und den Start der C-Klasse Produktion ab 2014 vorbereitet.

In Sindelfingen laufen bereits die Vorbereitungen für die Produktion der neuen S-Klasse ab dem Jahr 2013, und im Werk Bremen standen Aufwendungen für die Nachfolgemodelle der Roadster SLK und SL im Vordergrund. Weitere Mittel entfielen auf Motorenprojekte sowie auf die Erweiterung unserer Pkw-Produktionskapazitäten in den Wachstumsmärkten China und Indien. Daimler Trucks investierte im Berichtsjahr in beträchtlichem Umfang in die Einführung des neuen Schwer-Lkw Actros und in Plattformen im Bereich der schweren und mittelschweren Lkw. Ein weiterer Schwerpunkt waren Projekte zur globalen Harmonisierung und Standardisierung von Motoren und Aggregaten und zur Erfüllung strengerer Emissionsvorschriften. Darüber hinaus haben wir in unsere Produktionskapazitäten in Brasilien und in Indien investiert. Insgesamt betrugen die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks 1,2 (i. V. 1,0) Mrd. €. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans lag der Schwerpunkt auf den Vorbereitungen für die Nachfolgegeneration des Vito und des Großraum-Pkw Viano sowie der lokalen Fertigung und der Vermarktung des Sprinter in Lateinamerika. Darüber hinaus haben wir die Vertriebsorganisation erweitert und modernisiert. Daimler Buses hat im Berichtsjahr in neue Produkte und in die Produktionsstandorte investiert.

3.33

Sachinvestitionen

in Milliarden €



3.34

Sachinvestitionen

	2011	2010	11/10
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	4.158	3.653	+14
Mercedes-Benz Cars	2.724	2.457	+11
Daimler Trucks	1.201	1.003	+20
Mercedes-Benz Vans	109	91	+20
Daimler Buses	103	95	+8
Daimler Financial Services	21	12	+75

Refinanzierung

Um seinen **Refinanzierungsbedarf** zu decken, nutzt Daimler ein breites Spektrum von unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in den internationalen Geld- und Kapitalmärkten. Kapital benötigt Daimler vor allem für die Finanzierung von Fahrzeugen im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft. Das Unternehmen begibt nicht nur kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial Paper), sondern emittiert auch im Kapitalmarkt Anleihen in verschiedenen Währungen mit mittleren und langen Laufzeiten. Diese beinhalten neben sogenannten Benchmarkemissionen (Anleihen mit großem Volumen und hohem Handelsvolumen) auch Emissionen mit geringerem Volumen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken und die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt.

Im Jahr 2011 hat der Konzern seinen Liquiditätsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen sowie über Bankkredite gedeckt. Eine weitere wichtige Refinanzierungsquelle waren die unverändert hohen Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank. In einem vergleichsweise geringen Umfang wurden auch Mittel über Commercial-Paper-Emissionen aufgenommen.

Für längerfristige Mittelaufnahmen im Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 35 Mrd. € umfassende Euro-Medium Term Note Programm (EMTN), unter dem mehrere Konzerngesellschaften Anleihen in verschiedenen Währungen emittieren können. Im Jahr 2011 wurde das Programm für die Emission einer Vielzahl kleinerer Anleihen im Markt genutzt. Weitere, im Vergleich zum EMTN-Programm jedoch weniger bedeutsame Kapitalmarktprogramme existieren in Südafrika, Mexiko und Argentinien. Kapitalmarktprogramme ermöglichen es Daimler formal, jederzeit in den jeweiligen Kapitalmärkten Anleihen zu emittieren.

3.35

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
	in %	in Millionen €		
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	3,17	4,58	29.507	27.237
Verbindlichkeiten gegen über Kreditinstituten	4,16	4,42	19.175	14.328
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	2,40	2,29	11.035	10.876

Darüber hinaus haben wir Privatplatzierungen im Euromarkt sowie in den USA und in Kanada vorgenommen und Anleihen in den lokalen Kapitalmärkten in Südafrika, Mexiko und Argentinien emittiert. Ferner wurden im Jahr 2011 in den USA drei ABS-Transaktion über insgesamt 3,7 Mrd. US-\$ erfolgreich bei Investoren platziert; hierfür nutzte Daimler seine US-Plattformen Mercedes-Benz Auto Receivables Trust sowie Mercedes-Benz Auto Lease Trust. Daneben wurde im Jahr 2011 eine kleinere ABS-Privatplatzierung in Kanada getätigt.

Zum Jahresende 2011 bestanden für Daimler kurz- und langfristige Kreditlinien von insgesamt 29,0 (i. V. 24,0) Mrd. €, von denen 9,3 (i. V. 9,4) Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese beinhalten eine im Jahr 2010 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 7 Mrd. € mit einer Laufzeit von fünf Jahren.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle **3.35** dargestellt.

Die in Tabelle **3.35** dargestellten Refinanzierungsinstrumente entfallen zum 31. Dezember 2011 überwiegend auf die folgenden Währungen: 43% auf Euro, 25% auf US-Dollar, 7% auf brasilianische Real, 5% auf japanische Yen und 3% auf kanadische Dollar.

Zum 31. Dezember 2011 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 62.167 (i. V. 53.682) Mio. €.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den Anmerkungen 24 und 31 des Konzernanhangs entnommen werden. Anmerkung 31 des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und außerbilanzielle Transaktionen

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern sonstige finanzielle Verpflichtungen eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen überwiegend Einkaufsverpflichtungen und Verpflichtungen für Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen. Darüber hinaus sind wir Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und sonstigen Sachanlagen eingegangen. Zudem gewährte insbesondere Daimler Financial Services im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit unwiderrufliche Kreditzusagen.

Tabelle [3.36](#) gibt einen Überblick über diese Verpflichtungen und deren Fälligkeiten.

Außerbilanzielle Transaktionen des Konzerns betreffen Sachverhalte, bei denen Daimler Garantien gewährt hat und damit im Zusammenhang mit diesen Transaktionen weiterhin einem Risiko ausgesetzt ist. Hierunter fallen jedoch nicht die Gewährleistungs- und Kulanzzusagen (Produktgarantien), die der Konzern im Rahmen seiner Fahrzeugverkäufe bereitstellt.

Die von uns ausgewiesenen Garantien (ohne Produktgarantien) entfallen überwiegend auf **Finanzgarantien**, bei denen wir zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet sind, sofern ein Garantenehmer seine finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllt. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus solchen Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2011 auf 1,4 (2010: 1,1) Mrd. €; hierfür gebildete Rückstellungen betragen 0,2 (2010: 0,2) Mrd. €.

Die Finanzgarantien entfallen überwiegend auf folgende Sachverhalte: Im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler garantiert der Konzern Zahlungen bis insgesamt 200 Mio. US-\$ an die Chrysler-Pensionsfonds. Die Laufzeit dieser Garantie ist auf den Zeitraum bis August 2012 begrenzt. Zudem garantiert der Konzern für weitere Verpflichtungen von Chrysler; zum 31. Dezember 2011 beliefen sich diese Garantien auf 0,3 Mrd. €, wobei als Sicherheit für die zugrunde liegenden Verpflichtungen eine Einlage von Chrysler von 0,2 Mrd. € auf einem Treuhandkonto zur Verfügung steht. Eine weitere Finanzgarantie entfällt mit 0,1 Mrd. € auf Bankverbindlichkeiten der Toll Collect GmbH, der Betreibergesellschaft für das elektronische Lkw-Mauterhebungssystem in Deutschland.

Weitere Risiken ergeben sich aus einer Garantie, die der Konzern für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland übernommen hat. Diese Garantie steht im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems; eine Inanspruchnahme dieser Garantie entsteht im Wesentlichen, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen oder bestimmte vertraglich definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, falls die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen aufstellt oder die endgültige Betriebserlaubnis verweigert wird. Gegen den Konzern ist auch ein Schiedsgerichtsverfahren anhängig. Das maximale Verlustrisiko für den Konzern aus dieser Garantie ist beträchtlich, kann jedoch nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden.

Darüber hinaus hat der Konzern eine Mehrzahl von jeweils kleineren Garantien abgegeben, bei denen Daimler unter anderem finanzielle Verpflichtungen von Gesellschaften garantiert, die uns mit Zulieferteilen, Fahrzeugkomponenten oder Dienstleistungen beliefern oder Produktionseinrichtungen an uns vermieten.

Rückkaufverpflichtungen ergeben sich für den Konzern aus Vereinbarungen, bei denen wir bestimmte Rückkaufwerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantieren. Der überwiegende Teil dieser Garantien begründet für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben, soweit der Kunde erneut ein Fahrzeug von Daimler erwirbt. Zum 31. Dezember 2011 betrug das maximale Verlustrisiko aus diesen Garantien 0,7 (2010: 0,6) Mrd. €; dafür gebildete Rückstellungen beliefen sich zum Jahresende 2011 auf 44 (2010: 60) Mio. €.

Weitergehende Informationen zu den sonstigen finanziellen Verpflichtungen und den bedingten Verpflichtungen aus gewährten Garantien beziehungsweise zum elektronischen Mauterhebungssystem und den damit verbundenen Risiken können den Anmerkungen 29 (Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen) beziehungsweise 28 (Rechtliche Verfahren) des Konzernanhangs entnommen werden.

3.36

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und außerbilanzielle Transaktionen

in Millionen €	Insgesamt	Zahlungen, die fällig werden innerhalb:			
		von einem Jahr	1-3 Jahren	4-5 Jahren	nach 5 Jahren
Einkaufsverpflichtungen, Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen	8.861	7.370	1.265	148	78
Zukünftige Mietzahlungen im Rahmen von Miet- und Leasingverhältnissen	2.480	401	632	490	957
Unwiderrufliche Kreditzusagen	1.960	1.642	135	183	-

Rating

Die signifikante Erholung der Unternehmensergebnisse im Geschäftsjahr 2010 und deren Fortsetzung im Geschäftsjahr 2011 wurde von allen vier Ratingagenturen, die ein von Daimler beauftragtes Emittentenrating vergeben, positiv bewertet. **↗3.37**

Bei Fitch Ratings ergab sich daraus eine Verbesserung unseres langfristigen Unternehmensratings um eine Stufe, während Moody's Investors Services und Standard & Poor's Rating Services jeweils den Ausblick für unser Unternehmen angehoben haben. Auch die kanadische DBRS hat den stärker als von ihr erwartet ausgefallenen Aufschwung unserer Geschäftstätigkeit anerkannt, wenngleich sich daraus keine Veränderung des Ratings ergeben hat.

Am 15. Juli 2011 hob **Standard & Poor's Ratings Services** (S&P) den Ausblick für das Langfristrating der Daimler AG von stabil auf positiv an. Die Ratingeinstufung blieb mit BBB+ unverändert. Damit verbunden war eine verbesserte Einschätzung des finanziellen Risikoprofils von Daimler durch S&P. Sowohl die verbesserten Geschäftsbedingungen als auch der Dividendenverzicht im Jahr 2010 für das Geschäftsjahr 2009 haben gemäß S&P zu dieser geänderten Risikoeinschätzung beigetragen. Für eine Hochstufung des Ratings in die Kategorie A müsse die Verbesserung der Ergebnissituation aber fortgesetzt werden.

Am 21. März 2011 hob die Ratingagentur **Moody's Investors Service** (Moody's) den Ausblick für das Emittentenrating von Daimler zunächst von negativ auf stabil an und bestätigte gleichzeitig das bestehende Langfristrating mit A3. Damit reagierte Moody's auf die gute Geschäftsentwicklung des Konzerns im Geschäftsjahr 2010, die stärker ausgefallen sei als von der Agentur erwartet. Am 30. August wurde der Ratingausblick für Daimler ein weiteres Mal verbessert und auf positiv angehoben. Auch dieser Schritt wurde mit einer besser als erwarteten Geschäftsentwicklung und der damit verbundenen verbesserten finanziellen Kennzahlen begründet. Daimler verfügt gemäß Moody's damit nun über ein sehr starkes Rating in der Stufe A3.

3.37

Rating

	Ende 2011	Ende 2010
Langfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	BBB+	BBB+
Moody's	A3	A3
Fitch	A-	BBB+
DBRS	A (low)	A (low)
Kurzfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F2	F2
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Fitch Ratings (Fitch) hob das Langfristrating von Daimler am 10. Juni 2011 um eine Stufe von BBB+ auf A- an und bewertete den Ausblick für das neue Rating als stabil. Fitch verwies auf die soliden Finanzkennzahlen des Konzerns. Außerdem wurde die starke Geschäftsentwicklung von Daimler und dessen führende Position in den für uns relevanten Märkten anerkannt.

Die kanadische Agentur **DBRS** bestätigte am 25. Oktober 2011 das Langfristrating für die Daimler AG und ihre verbundenen Unternehmen von A (low) mit stabilem Ausblick. Das Finanzprofil des Konzerns habe sich nach dem Einbruch im Geschäftsjahr 2009 deutlich erholt und habe nun wieder das Niveau der Vorjahre erreicht. Das Finanzprofil von Daimler lag nach Einschätzung von DBRS sogar über dem tatsächlich vergebenen Rating. Allerdings verwies DBRS auf bestehende Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und damit verbundenen möglichen Belastungen für den Unternehmenserfolg. Sollten sich diese Unsicherheiten auflösen und die Ergebnisentwicklung des Unternehmens anhalten, könne Daimler mit einer positiven Entwicklung seines Ratings rechnen.

Die Kurzfristratings blieben im Jahresverlauf 2011 bei allen vier Ratingagenturen unverändert.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um 12,3 Mrd. € auf 148,1 Mrd. €. Währungsbereinigt hätte der Anstieg 11,7 Mrd. € betragen. Von der Bilanzsumme entfallen 75,6 (31. Dezember 2010: 67,9) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft; dies entspricht 51% (31. Dezember 2010: 50%) aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf den Anstieg der Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen zurückzuführen. Diesem Anstieg stehen auf der Passivseite höhere Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 41% leicht unter dem Niveau des Vorjahrs (42%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden liegt bei 37% der Bilanzsumme (31. Dezember 2010: 39%). **↗ 3.38**

Der Anstieg der **Immateriellen Vermögenswerte** um 0,8 Mrd. € auf 8,3 Mrd. € entfällt insbesondere auf die aktivierte Entwicklungskosten im Segment Mercedes-Benz Cars. Im Konzern betrug der Anteil der aktivierten Entwicklungskosten an den gesamten Entwicklungsleistungen 25,9% (2010: 28,3%).

Die deutlich über den Abschreibungen liegenden Investitionen führten bei den **Sachanlagen** zu einem Anstieg auf 19,2 Mrd. € (31. Dezember 2010: 17,6 Mrd. €). Die Investitionen von insgesamt 4,2 Mrd. € betrafen neben den deutschen Standorten vor allem unsere Aktivitäten in den USA, Brasilien, Ungarn und Indien und dienen neben der ständigen Modernisierung insbesondere dem Anlauf neuer Produkte sowie der Erweiterung von Kapazitäten.

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** stiegen auf insgesamt 68,4 Mrd. € (31. Dezember 2010: 61,0 Mrd. €). Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 6,8 Mrd. € war durch das gestiegene Neugeschäft aufgrund des höheren Absatzvolumens der automobilen Geschäftsfelder bedingt und resultierte insbesondere aus dem Geschäft mit Endkunden. Der Anteil an der Bilanzsumme beläuft sich auf 46% (31. Dezember 2010: 45%).

3.38

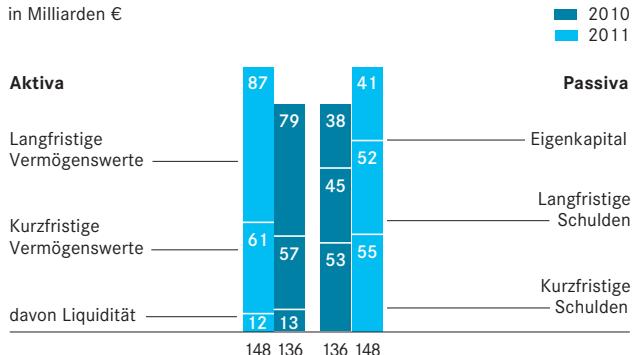
Verkürzte Konzernbilanz

	31.12.2011	31.12.2010	11/10
			Veränderung in Millionen €
			in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	8.259	7.504	+10
Sachanlagen	19.180	17.593	+9
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	68.378	60.955	+12
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.661	3.960	+18
Vorräte	17.081	14.544	+17
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.849	7.192	+9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.576	10.903	-12
Verzinsliche Wertpapiere	2.281	2.096	+9
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.964	5.441	-9
Sonstige Vermögenswerte	5.903	5.642	+5
Summe Aktiva	148.132	135.830	+9
Passiva			
Eigenkapital	41.337	37.953	+9
Rückstellungen	19.137	20.637	-7
Finanzierungsverbindlichkeiten	62.167	53.682	+16
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.515	7.657	+24
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.693	10.509	-8
Sonstige Schulden	6.283	5.392	+17
Summe Passiva	148.132	135.830	+9

3.39

Bilanzstruktur Daimler-Konzern

in Milliarden €



Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 4,7 Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte unserer Beteiligungen an EADS, Beijing Benz Automotive und Kamaz sowie an der zusammen mit Rolls-Royce gehaltenen Engine Holding GmbH. Der Anstieg um insgesamt 0,7 Mrd. € ist im Wesentlichen auf den Erwerb von Anteilen an der Tognum AG durch die Engine Holding zurückzuführen.

Die **Vorräte** stiegen um 2,5 Mrd. € auf 17,1 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 12%. Der absatz- und modellwechselbedingte Anstieg entfiel insbesondere auf die fertigen Erzeugnisse. Aufgrund des gestiegenen Produktionsvolumens erhöhten sich in geringem Umfang die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie die unfertigen Erzeugnisse.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben sich um 0,7 Mrd. € auf 7,8 Mrd. € erhöht. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit dem hohen Absatz in 2011.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** gingen gegenüber dem 31. Dezember 2010 um 1,3 Mrd. € auf 9,6 Mrd. € zurück.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2010 von 2,1 Mrd. € auf 2,3 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die auf einem aktiven Markt gehandelt werden.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** gingen von 5,4 Mrd. € auf 5,0 Mrd. € zurück. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen, derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte. Der Rückgang beruht vorwiegend auf den veränderten Marktwerten der derivativen Finanzinstrumente.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 5,9 (31. Dezember 2010: 5,6) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

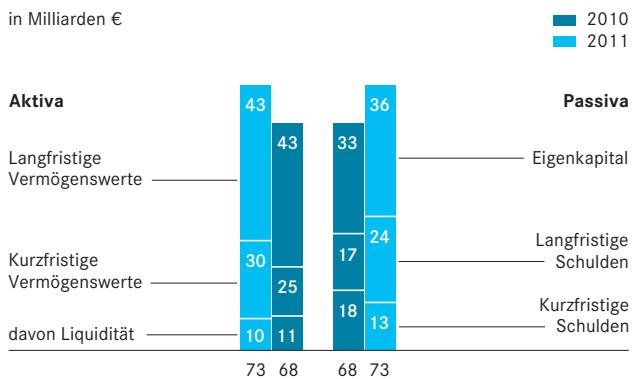
Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 um 3,4 Mrd. € auf 41,3 Mrd. €. Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 3,2 Mrd. € resultiert im Wesentlichen aus dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 6,0 Mrd. €. Gegenläufig wirkte die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 2,0 Mrd. €. Für das Geschäftsjahr 2011 wird eine Dividendenzahlung von 2,20 € pro Aktie vorgeschlagen.

Die **Eigenkapitalquote** lag bei 26,3% (31. Dezember 2010: 26,5%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 46,4% (31. Dezember 2010: 45,8%). Die Eigenkapitalquoten 2010 und 2011 sind um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung für die Geschäftsjahre 2010 und 2011 bereinigt.

3.40

Bilanzstruktur Industriegeschäft

in Milliarden €



Der Anteil der **Rückstellungen** an der Bilanzsumme beträgt 13%. Sie umfassen vor allem Garantie-, Personal- und Pensionsverpflichtungen und lagen mit 19,1 Mrd. € unter dem Niveau zum 31. Dezember 2010 (20,6 Mrd. €). Der Rückgang betraf insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und war auf die hohen Zuwendungen an die Pensionsfonds in 2011 zurückzuführen. Darüber hinaus verminderten sich die Rückstellungen für Ertragsteuern.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten**, die insbesondere auf das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft entfallen, stiegen um 8,5 Mrd. € auf 62,2 Mrd. € an. Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 8,2 Mrd. € entfiel im Wesentlichen auf die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, aus Geldmarktpapieren sowie den ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich unter anderem aufgrund der hohen Produktion um 1,9 Mrd. € auf 9,5 Mrd. € erhöht.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen auf 9,7 (31. Dezember 2010: 10,5) Mrd. € zurück. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien und aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung, die derivativen Finanzinstrumente sowie die Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 6,3 (31. Dezember 2010: 5,4) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg betraf die latenten Steuern und die Rechnungsabgrenzungen.

Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** als Differenz zwischen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen und dem Marktwert der Fondsvermögen lag wie im Vorjahr bei -6,5 Mrd. €. Am Bilanzstichtag betrugen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 19,1 Mrd. € gegenüber 17,7 Mrd. € im Vorjahr. Der Anstieg resultierte vor allem aus der Aufzinsung der Verpflichtungen sowie der Absenkung des Diskontierungszinssatzes bei den inländischen Pensionsplänen um 0,3-Punkte auf 4,7%. Die Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen nahmen insbesondere aufgrund der geleisteten Zuwendungen (2,0 Mrd. €) von 11,2 auf 12,6 Mrd. € zu. Die von den Pensionsfonds erzielten Erträge beliefen sich im Jahr 2011 auf 42 (i.V. 835) Mio. €. Weitere Informationen zu Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen können der Anmerkung 22 des Konzernanhangs entnommen werden.

Daimler AG

Kurzfassung nach HGB

Ergänzend zur Berichterstattung über den Daimler-Konzern erläutern wir im Folgenden die Entwicklung der Daimler AG.

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Die Geschäftstätigkeit umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Pkw, Transportern und Lkw in Deutschland sowie die Steuerung des Daimler-Konzerns.

Produziert werden die Fahrzeuge in den inländischen Werken der Daimler AG sowie mittels Auftragsfertigung bei in- und ausländischen Tochtergesellschaften und bei Spezialfahrzeugherstellern. Der Vertrieb der Daimler AG erfolgt über das eigene Vertriebsnetz mit 34 deutschen Niederlassungen, über die ausländischen Vertriebstochtergesellschaften und über Vertragspartner.

Der Jahresabschluss der Daimler AG wird im Gegensatz zum Konzernabschluss nicht nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), sondern nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Daraus resultieren Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Diese betreffen vor allem die immateriellen Vermögensgegenstände, die Rückstellungen, die Finanzinstrumente, das Leasinggeschäft und die latenten Steuern.

Ertragslage

Die Daimler AG hat im Jahr 2011 beim operativen Ergebnis die positive Geschäftsentwicklung des Vorjahres fortgesetzt. Wesentliche Automobilmärkte entwickelten sich weiterhin positiv und bewegten sich auf insgesamt hohem Niveau. Beim Absatz konnte in allen Bereichen das Vorjahresniveau übertroffen werden.

Die Daimler AG weist für das Jahr 2011 ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** von 5,5 (i. V. 5,6) Mrd. € aus und liegt damit leicht unter Vorjahresniveau. Die Ergebnisentwicklung ist überwiegend durch den Rückgang des Finanzergebnisses geprägt. Gegenläufig wirkt die positive Entwicklung des operativen Ergebnisses, die hauptsächlich auf den gestiegenen Fahrzeugabsatz zurückzuführen ist.

Der Umsatz stieg um 6,5 Mrd. € auf 69,5 Mrd. €. Im Bereich Pkw nahm das Geschäftsvolumen absatz- und strukturbedingt um 7% auf 49,4 Mrd. € zu. Auch bei Lkw und Transportern ist absatzbedingt ein deutlicher Umsatzanstieg um 18% auf 20,1 Mrd. € zu verzeichnen.

Der Bereich Pkw konnte im Berichtsjahr das Ergebnis nochmals verbessern. Dies ist vor allem auf das hohe Absatzniveau, eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie geringere Garantieaufwendungen zurückzuführen. Gegenläufig belasten neben Rohstoffverteuerungen auch Aufwendungen für Modellpflege sowie Modellwechsel das Ergebnis. Zudem ergeben sich Belastungen aus gestiegenen Forschungs- und Entwicklungskosten. Der Absatz des Bereichs Pkw stieg im Berichtsjahr um 4% auf 1.311.000 Einheiten¹. Insbesondere in den USA und in China sowie bei der C-Klasse und bei der M-, R- und GL-Klasse konnten die Fahrzeugabsätze deutlich gesteigert werden. Der Absatz der C-Klasse erhöhte sich als Folge der Modellpflege sowie der neuen Generation des Coupés um 23% auf 487.000 Einheiten. Bei der A- und B-Klasse ging der Absatz im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des Modellwechsels auf 181.000 (i. V. 232.000) Einheiten zurück.

Auch das Ergebnis bei Lkw und Transportern lag aufgrund des gestiegenen Absatzes sowie Effizienzsteigerungen über dem Niveau des Vorjahrs. Belastungen ergaben sich unter anderem aus Wechselkurseffekten. Der Absatz bei Lkw erreichte 99.000 (i. V. 77.000) Einheiten¹. Der Transporterabsatz stieg infolge der positiven Marktentwicklung um 22% auf 254.000 Einheiten¹. Der Anstieg bei Lkw und Transportern betrifft überwiegend die Baureihen Actros (+41%), Axor (+26%), Viano (+66%) und Sprinter (+20%).

Das **Finanzergebnis** ging unter anderem aufgrund des geringeren Beteiligungs- und Zinsergebnisses um 0,7 Mrd. € auf 2,3 Mrd. € zurück.

Die **Umsatzkosten** (ohne Forschungs- und Entwicklungskosten) stiegen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen unterproportional um 9,6% auf 54,8 (i. V. 50,0) Mrd. €. Der Materialaufwand stieg aufgrund des erhöhten Geschäftsvolumens deutlich. Dies schlägt sich insbesondere im Fertigungsmaterial und in den Aufwendungen für bezogene Leistungen nieder.

¹ Im Absatz der Daimler AG sind auch an Konzerngesellschaften fakturierte Fahrzeuge enthalten, die von den Gesellschaften noch nicht an Konzern-dritte verkauft wurden. Fahrzeugverkäufe von Produktionsgesellschaften des Daimler-Konzerns sind im Absatz der Daimler AG nicht berücksichtigt.

Die **Forschungs- und Entwicklungskosten**, die in den Umsatzkosten ausgewiesen werden, stiegen von 4,2 Mrd. € auf 4,8 Mrd. €; der Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich von 6,7% auf 6,9%. Der Anstieg ist vor allem auf die Erneuerung des Produktpportfolios, hierbei insbesondere in den Fahrzeugbaureihen S-, C-, E-, A-, B- Klasse und smart, sowie Investitionen in Aggregateprojekte zurückzuführen. Zusätzlich wurden die Forschungs- und Entwicklungsprojekte für die alternativen Antriebstechnologien Hybrid, eDrive sowie Brennstoffzelle weiter intensiviert. Zum Jahresende arbeiteten rund 17.000 Personen im Forschungs- und Entwicklungsbereich.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhten sich die **Vertriebskosten** auf 5,7 (i. V. 4,9) Mrd. €. Der Anstieg war bedingt durch das gestiegene Geschäftsvolumen und die damit im Zusammenhang stehenden höheren Aufwendungen für bezogene Leistungen sowie gestiegene Ausgangsfrachten, Provisionen und IT-Aufwendungen.

Die **Verwaltungskosten** stiegen um 11,3% auf 2,4 (i. V. 2,2) Mrd. €. Diese Entwicklung resultiert überwiegend aus höheren Aufwendungen für IT-Leistungen und Beratungen. Des Weiteren sind gestiegene Personalaufwendungen, im Wesentlichen bedingt durch die Aufhebung der Arbeitszeitverkürzung, zu verzeichnen.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** verbesserte sich um 0,4 Mrd. € auf 1,3 Mrd. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Erträge aus der Weiterberechnung von Leistungen und das positive Ergebnis aus der Währungsumrechnung. Zusätzlich reduzierten sich die Aufwendungen für Spenden und Stiftungen.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 0,7 Mrd. € und ist überwiegend auf die Steuerbelastung für das laufende Jahr zurückzuführen.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2010 leicht auf 78,7 Mrd. €.

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf um 1,5 Mrd. € auf 40,6 Mrd. € erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Beteiligungen und steht hauptsächlich im Zusammenhang mit einer Kapitaleinbringung in die Engine Holding GmbH zur Finanzierung des Erwerbs von Anteilen an der Tognum AG. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen (ohne Vermietvermögen, rund 2,3 Mrd. €) betreffen insbesondere Investitionen in die Produktion der neuen B-, S- und SL-Klasse sowie Investitionen in Aggregate- und Getriebeprojekte.

Die **Vorräte** stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 Mrd. € auf 6,3 Mrd. €. Der Anstieg betrifft hauptsächlich unfertige und fertige Erzeugnisse und steht im Zusammenhang mit dem höheren Produktionsvolumen.

Die **Forderungen, Wertpapiere und Sonstige Vermögensgegenstände** stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um 0,7 Mrd. € auf 26,8 Mrd. €. Ausschlaggebend für den Anstieg sind vor allem die sonstigen Vermögensgegenstände (+0,5 Mrd. €), die Wertpapiere des Umlaufvermögens (+0,4 Mrd. €) sowie die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (+0,4 Mrd. €). Gegenläufig wirkt der Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements (-0,7 Mrd. €). Die **Zahlungsmittel** reduzierten sich um 0,9 Mrd. € auf 4,8 Mrd. €.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln und sonstigen Wertpapieren – lag am Bilanzstichtag mit 6,5 Mrd. € leicht unter dem Niveau des Vorjahrs.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2011 auf 4,0 (i. V. 6,7) Mrd. € und war insbesondere durch das deutlich positive Jahresergebnis geprägt. Gegenläufig wirkte hauptsächlich der absatzbedingte Anstieg der Forderungen aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr. Darüber hinaus wurden deutlich höhere Zuwendungen in das Pensionsvermögen geleistet.

3.41

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

	2011	2010
in Millionen €		
Umsatzerlöse	69.486	63.002
Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen)	-59.562	-54.241
Vertriebskosten	-5.655	-4.907
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.443	-2.194
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.309	923
Operatives Ergebnis	3.135	2.583
Finanzergebnis	2.323	3.024
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	5.458	5.607
Außerordentliches Ergebnis	-	254
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-701	-462
Jahresüberschuss	4.757	5.399
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-2.378	-2.699
Bilanzgewinn	2.379	2.700

3.42

Bilanzstruktur der Daimler AG

	31.12.2011	31.12.2010
in Millionen €		
Aktiva		
Anlagevermögen	40.623	39.151
Vorräte	6.331	5.574
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	26.820	26.123
Zahlungsmittel	4.827	5.753
Umlaufvermögen	37.978	37.450
Rechnungsabgrenzungsposten	97	99
	78.698	76.700
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.060	3.057
(Bedingtes Kapital 600 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.351	11.321
Gewinnrücklagen	14.298	11.193
Bilanzgewinn	2.379	2.700
Eigenkapital	31.088	28.271
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.313	4.027
Übrige Rückstellungen	11.179	11.463
Rückstellungen	14.492	15.490
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.175	4.334
Übrige Verbindlichkeiten	27.361	27.598
Verbindlichkeiten	32.536	31.932
Rechnungsabgrenzungsposten	582	1.007
	78.698	76.700

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2011 ein Mittelabfluss von 4,4 (i. V. Mittelzufluss 0,4) Mrd. €. Dieser resultiert überwiegend aus Investitionen in das Sach- und Finanzanlagevermögen.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** weist im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 0,5 (i. V. Mittelabfluss 3,6) Mrd. € auf. Durch die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 flossen 2,0 Mrd. € ab. Gegenläufig führt hauptsächlich der Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements zu einem Mittelzufluss.

Das **Eigenkapital** erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 um 2,8 Mrd. €. Die Veränderung steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Jahresüberschuss 2011, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 2,4 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Zusätzlich wurden im Rahmen der Beschlussfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns durch die Hauptversammlung weitere 0,7 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt. Die Eigenkapitalquote liegt bei 39,5 (zum 31. Dezember 2010: 36,9) %.

Die **Rückstellungen** gingen im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um 1,0 Mrd. € auf 14,5 Mrd. € zurück. Dies war hauptsächlich auf geringere Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zurückzuführen.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 0,6 Mrd. € auf 32,5 Mrd. € angestiegen. Die Veränderung ist vor allem auf die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (+0,8 Mrd. €) zurückzuführen.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Daimler AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des Daimler-Konzerns. An den Risiken der Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Daimler AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken werden im Risikobericht dargestellt. Aus den Beziehungen zu unseren Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen resultieren.

Ausblick

Aufgrund der Verflechtungen der Daimler AG mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern verweisen wir auf unsere Aussagen im Kapitel Ausblick, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln. Die Daimler AG erwartet für das Jahr 2012 einen geringeren, jedoch weiterhin deutlich positiven Jahresüberschuss. Mittelfristig wird von steigenden Jahresüberschüssen ausgegangen.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Die Geschäfte von Daimler haben sich im Berichtsjahr insgesamt besser entwickelt als noch zu Jahresbeginn erwartet. Die von uns beim Absatz, Umsatz und Ergebnis angestrebten Ziele wurden teilweise deutlich übertroffen. Gleichzeitig haben wir im Jahr 2011 rund 10 Mrd. € in die Zukunft unseres Automobilgeschäfts investiert und richtungweisende neue Fahrzeuge präsentiert.

Mit dem neuen Actros sind wir einmal mehr der Maßstab im Marktsegment der schweren Lkw – in den Kriterien Wirtschaftlichkeit, Komfort, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit. Und mit der neuen B-Klasse haben wir das erste von fünf faszinierenden Fahrzeugen unserer völlig neuen Kompaktwagen-generation in den Markt eingeführt, mit der wir neue und jüngere Kunden ansprechen wollen. Auch bei den neuen Antriebstechnologien sind wir im Berichtsjahr ein gutes Stück vorangekommen: Kein anderer Automobilhersteller hat ein derart breites Spektrum an Elektrofahrzeugen im Praxiseinsatz auf der Straße. Bei den Trucks und bei den Bussen sind wir der weltweit führende Anbieter von Hybrid-fahrzeugen – mehr als 6.000 Hybrid-Lkw und -Omnibusse von Daimler sind mittlerweile weltweit unterwegs. Auch mit unseren neuen Verbrennungsmotoren haben wir bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs große Fortschritte gemacht. So verringerten sich die CO₂-Emissionen unserer Pkw-Neuwagenflotte in den Ländern der Europäischen Union nochmals um 8g/km auf durchschnittlich 150g/km, obwohl der Anteil besonders hochwertiger Fahrzeuge gestiegen ist.

Triebfeder für unser derzeitiges und künftiges Wachstum sind aber nicht nur neue Produkte und Technologien, sondern auch neue Märkte. So sind wir mit unserem langfristigen und umfangreichen Engagement in China, Indien, Brasilien und Russland gerade im Berichtsjahr sehr gut vorangekommen. Das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage findet mehr und mehr in diesen Ländern statt; China ist mittlerweile der drittgrößte Absatzmarkt für unsere Pkw.

Insbesondere aufgrund unseres Erfolgs in neuen Märkten konnten alle Automobilgeschäftsfelder von Daimler den Absatz im Jahr 2011 steigern: Mercedes-Benz Cars erzielte einen neuen Absatzrekord, Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans haben deutlich zweistellig zugelegt, und auch bei Daimler Buses lag der Absatz trotz schwieriger Marktbedingungen über dem Vorjahresniveau. Der Umsatz von Daimler erhöhte sich insgesamt um 9% auf 106,5 Mrd. €. Dabei stieg der Anteil des Geschäftsvolumens, das wir außerhalb der Triademärkte USA, Westeuropa und Japan erwirtschaften, auf 37%.

Doch wir haben im Berichtsjahr nicht nur den Absatz und den Umsatz deutlich gesteigert, sondern auch unsere Programme zur Verbesserung der Effizienz und zur Senkung der Kosten mit Nachdruck weiterverfolgt. Deshalb ist das EBIT deutlich stärker gestiegen als der Umsatz – um 20% auf 8,8 Mrd. €. Auch die Umsatzrendite unseres Automobilgeschäfts erhöhte sich von 7,4 auf 8,1%, und das Konzernergebnis erreichte 6,0 (i. V. 4,7) Mrd. €. Den größten Beitrag zur Ergebnisverbesserung leistete das Geschäftsfeld Daimler Trucks, aber auch Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Daimler Financial Services erzielten ein deutlich höheres EBIT als im Vorjahr. Nur Daimler Buses konnte aufgrund der schwierigen Markt-situation in Westeuropa nicht an das hohe Vorjahresniveau anknüpfen.

Dank der günstigen Ergebnisentwicklung sind unsere finanziellen Kennziffern weiterhin sehr solide. Zum 31. Dezember 2011 lag die Eigenkapitalquote im Konzern bei 26,3% (31. Dezember 2010: 26,5%), im Industriegeschäft stieg sie auf 46,4% (31. Dezember 2010: 45,8%). Unsere Netto-liquidität im Industriegeschäft bewegte sich zum Jahresende mit 12,0 Mrd. € weiterhin auf einem hohen Niveau. Der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft – die von uns verwendete Messgröße für die Finanzkraft – ging im Berichtsjahr auf 1,0 (i. V. 5,4) Mrd. € zurück. Dies ist unter anderem auf die hohen Investitionen, außergewöhnlich hohe Zuführungen zum Pensionsvermögen, die Übernahme der Tognum AG gemeinsam mit Rolls-Royce und deutlich gestiegene Steuerzahlungen zurückzuführen.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2011

An der günstigen Ergebnisentwicklung im Jahr 2011 wollen wir unsere Aktionäre in angemessener Form beteiligen. Dabei orientieren wir uns an einer Ausschüttungsquote in der Größenordnung von rund 40% des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Auf dieser Basis haben Vorstand und Aufsichtsrat entschieden, der Hauptversammlung am 4. April 2012 vorzuschlagen, die Dividende für das Jahr 2011 von 1,85 € auf 2,20 € pro Aktie zu erhöhen.

Obwohl sich die Perspektiven für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung infolge der Staatsschuldenkrise vorübergehend merklich eingetrübt haben, blicken wir mit großer Zuversicht auf die anstehenden Herausforderungen. Denn in den kommenden Jahren bietet der weltweite Automobilmarkt hervorragende Wachstumschancen. Insbesondere in den Marktsegmenten, in denen wir tätig sind, eröffnen sich weitreichende Perspektiven. Und in den Wachstumsmärkten haben wir uns mittlerweile hervorragend positioniert.

Unser oberstes Unternehmensziel ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen und damit den Wert des Unternehmens zu steigern. Darüber hinaus wollen wir mittelfristig beim Absatz, Umsatz und in der Profitabilität führend sein, und zwar in allen Geschäften, in denen wir tätig sind.

Um diese anspruchsvollen Ziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren grundlegend erneuern und deutlich erweitern. Darüber hinaus investieren wir in den Ausbau und die Modernisierung unserer Produktionskapazitäten. Gerade in China, Indien und Russland werden wir unsere Präsenz über Produktionsaktivitäten vor Ort festigen.

Aus einer gesunden finanziellen Position heraus werden wir in den Jahren 2012 und 2013 insgesamt mehr als 21 Mrd. € für Sachinvestitionen sowie Forschungs- und Entwicklungsleistungen ausgeben.

Damit schaffen wir die Voraussetzungen, um vom Wachstum der Automobilmärkte weltweit profitieren zu können. Das ist die Basis für den künftigen Unternehmenserfolg.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2011 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten des Jahres 2012 bestätigt die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen.

Risikobericht

Risiken und Chancen

Die Geschäftsfelder von Daimler sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit unserem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Um Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, setzen wir wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein; diese haben wir zu einem einheitlichen Risikomanagementsystem zusammengefasst, das nachfolgend dargestellt ist.

Unternehmerisches Handeln besteht unter anderem darin, Chancen zu erschließen und zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern und auszubauen. Die direkte Verantwortung, Chancen frühzeitig zu erkennen und zu nutzen, liegt bei den Geschäftsfeldern. Im Rahmen des Strategieprozesses werden längerfristig die Chancen für weiteres profitables Wachstum ermittelt und in den Entscheidungsprozess eingebracht. Unternehmerische Chancen werden nicht innerhalb unseres Risikomanagementsystems berichtet, sondern im Rahmen der strategischen und der mittelfristigen Planungsrechnungen erfasst und unterjährig im Rahmen der periodischen Berichterstattung verfolgt. Weitere Aussagen hierzu enthalten die Ausführungen auf Seite 125 des Lageberichts.

Risikomanagementsysteme

(Bericht und Erläuterungen gemäß § 315 Absatz 2 Nr. 5 und § 289 Abs. 5 HGB)

Das **Risikomanagementsystem im Hinblick auf wesentliche und bestandsgefährdende Risiken** ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem der Daimler AG und des Konzerns eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und Zentralfunktionen. Es zielt darauf ab, wesentliche und bestandsgefährdende Risiken systematisch zu identifizieren, zu beurteilen, zu kontrollieren und zu dokumentieren. Die Risikoeinschätzung erfolgt prinzipiell für einen zweijährigen Planungszeitraum, wenngleich Daimler in den Diskussionen zur Ableitung der mittelfristigen und strategischen Ziele auch längerfristige Risiken identifiziert und überwacht. Im Rahmen der zweijährigen Operativen Planung werden – unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien – Risiken der Geschäftsfelder und der operativen Einheiten, der

bedeutenden Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie der zentralen Bereiche identifiziert und bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet.

Die Schadenshöhe wird in der Regel danach bewertet, wie sich die Risiken auf das EBIT auswirken. Darüber hinaus werden beispielsweise Risiken für die Reputation des Konzerns nach qualitativen Kriterien bewertet. Die Berichterstattung über relevante Risiken orientiert sich an festgelegten Wertgrenzen. Aufgabe der Verantwortlichen ist es auch, Maßnahmen zu entwickeln und gegebenenfalls einzuleiten, die dazu dienen, Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder sich gegen diese abzusichern. Im Rahmen unterjähriger Prozesse werden die wesentlichen Risiken sowie eingeleitete Gegenmaßnahmen überwacht. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Risikomanagement berichtet regelmäßig über die identifizierten Risiken an Vorstand und Aufsichtsrat.

Das **interne Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Das System beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen. Unter anderem prüfen wir regelmäßig, dass

- konzerninterne Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben fortlaufend aktualisiert und regelmäßig geschult sowie eingehalten werden;
- konzerninterne Transaktionen vollständig erfasst und sachgerecht eliminiert werden;
- bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen erkannt und entsprechend abgebildet werden;
- Prozesse existieren, die die Vollständigkeit der Finanzberichterstattung gewährleisten;
- Prozesse zur Funktionstrennung und zum Vier-Augen-Prinzip im Rahmen der Abschlusserstellung bestehen und Autorisierungs- und Zugriffsregelungen bei relevanten IT-Rechnungslegungssystemen vorhanden sind.

Die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Zu Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition. Dabei identifizieren wir bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Die zur Ermittlung der Risiken notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, führen wir regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durch. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem globalen IT-System dokumentiert und berichtet, erkannte Kontrollschwächen werden unter Beachtung ihrer potenziellen Auswirkungen behoben. Die ausgewählten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Effektivität des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert. Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem für den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit dafür bieten, dass wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung vermieden werden.

Zur Sicherstellung einer **gesamtheitlichen Risikodarstellung und -würdigung** sowohl der wesentlichen und bestandsgefährdenden Risiken als auch der Kontroll- und Risikoprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess hat Daimler das Group Risk Management Committee (GRMC) eingerichtet. Es setzt sich aus Vertretern der Bereiche Finanzen & Controlling, Rechnungswesen sowie Recht und Compliance zusammen und wird vom Finanzvorstand geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein. Das Gremium befasst sich mit Grundsatzfragen sowie mit den nachfolgenden Aufgaben:

- Das GRMC schafft und gestaltet die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Organisation, Methoden, Prozesse und Systeme, die wir benötigen, um ein funktionsfähiges konzernweites und gesamtheitliches Kontroll- und Risikomanagementsystem sicherzustellen.
- Das GRMC überprüft regelmäßig die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit der installierten Kontroll- und Risikomanagementprozesse. Dabei können Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der Kontrollprozesse und des Risikomanagements vorgegeben sowie erforderliche und angemessene Korrekturmaßnahmen zur Beseitigung eventuell festgestellter Systemmängel oder -schwächen beauftragt werden. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement der bestandsgefährdenden Risiken sowie der Kontroll- und Risikomanagementprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verbleibt jedoch direkt in den Konzernbereichen, Gesellschaften und Zentralfunktionen. Die Maßnahmen des GRMC stellen sicher, dass relevante Risiken und gegebenenfalls bestehende Prozessschwächen im Rechnungslegungsprozess möglichst frühzeitig identifiziert und beseitigt werden.

Im Vorstand und im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation sowie über die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems berichtet. Ferner werden Risiken aus dem operativen Geschäft durch die Verantwortlichen regelmäßig im Vorstand diskutiert.

Die **Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems** obliegt dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die Interne Revision prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden, und entwickelt bei Bedarf Maßnahmen, die vom Management initiiert werden. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrühherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Aufsichtsrat über wesentliche festgestellte Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Volkswirtschaftliche Risiken

Die **Weltwirtschaft** verzeichnete im konjunkturell schwierigen Jahr 2011 ein eher durchschnittliches Wachstum von 3,0% – deutlich schwächer als im Vorjahr, als die Krisenerholung und damit verbundene Konjunkturprogramme noch für ein dynamisches Plus von 4,3% gesorgt hatten. Die weltwirtschaftliche Entwicklung bleibt auch 2012 fragil und ist damit äußerst anfällig für externe Störungen. Wir sehen die größten Einzelrisiken für das Jahr 2012 in der sich weiter verschärfenden Staatsschuldenkrise in der Eurozone, daraus resultierenden Turbulenzen an den Finanzmärkten und im Bankensektor, einem Wachstumseinbruch in China oder/und den USA, in hohen Preisvolatilitäten auf den Rohstoffmärkten, weiter steigenden Inflationsraten sowie aufkeimendem Protektionismus. Die für das Jahr 2012 von der Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute und auch von Daimler unterstellte Entwicklung der Weltwirtschaft ist maßgeblich von Änderungen dieser Risikofaktoren abhängig. Einige dieser Faktoren haben im Falle ihres Eintritts durchaus das Potenzial, die Weltwirtschaft in eine erneute Rezession zu führen. Damit bestehen weiterhin beträchtliche ökonomisch bedingte Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Daimler.

Wie schon in den beiden Vorjahren bleibt die **Verschuldungsproblematik der öffentlichen Haushalte in der Triade**

– insbesondere in der Eurozone – das nach wie vor vorherrschende Risiko für die Weltwirtschaft. Sollten auch im Jahr 2012 keine glaubwürdigen Maßnahmen ergriffen werden, die dafür sorgen, dass die Schuldenlast langfristig tragbar bleibt, könnte das die Vertrauenskrise bei Investoren und Konsumenten noch weiter verschärfen und eine anhaltende Rezession auslösen. Die Gefahr ist groß, dass sich die negative Stimmung auf das Verhalten von Banken, Konsumenten und Unternehmen auswirkt und sich in niedrigeren Konsum- und Investitionsausgaben niederschlägt. Eine andauernde Ungewissheit über mögliche Belastungen des Bankensektors durch die Staatsschuldenkrise könnte außerdem dazu führen, dass sich Geschäftsbanken untereinander weiterhin misstrauen und als Folge die Kreditvergabe der Banken untereinander sowie an die Realwirtschaft weiter zurückgeht. Eine derartige Kreditklemme würde die Volkswirtschaften der Triade gerade in Zeiten langsameren Wachstums und rückläufiger Unternehmensgewinne massiv treffen und wichtige Investitionen erschweren oder verhindern.

Die **US-amerikanische Wirtschaft** befand sich zum Jahresende 2011 auf einem noch immer recht schmalen Erholungspfad. Der Aufschwung blieb über weite Strecken zu schwach, um für eine nachhaltige Entlastung auf dem Arbeitsmarkt zu sorgen, weshalb die Arbeitslosigkeit bis zuletzt für US-amerikanische Verhältnisse ungewöhnlich hoch blieb. Sollte sich die Arbeitslosigkeit nicht zumindest ansatzweise verbessern oder sogar weiter verschlechtern, würde das den privaten Konsum massiv beeinträchtigen. Hinzu kommen die Risiken aus dem Immobiliensektor. Die Immobilienpreise haben sich zwar Ende 2011 stabilisiert, aber noch immer sind viele Haushalte mit ihren Darlehensraten im Rückstand. Folglich werden Banken auch künftig mit Verlusten aus Immobilienfinanzierungen zu kämpfen haben. Falls sich der Immobilienmarkt weiterhin schwach entwickelt, könnte dies die Vermögenspositionen von Privathaushalten und Banken zusätzlich unter Druck bringen und im schlimmsten Fall zu neuen Verwerfungen an den Finanzmärkten führen. Wenn die Staatsschuldenkrise in der Eurozone im Falle eines Lehmann-ähnlichen Schocks eine erneute globale Finanzkrise verursachen würde, könnten die USA in eine schmerzhafte Rezession stürzen. Darüber hinaus ist die Schuldenproblematik in den USA aktuell weniger akut als in der Eurozone, die Höhe der Verschuldung ist allerdings nicht minder gravierend, und es besteht auch hier ein dringender Konsolidierungsbedarf. Ein erhebliches Risiko ergibt sich aus den Differenzen innerhalb des US-Kongresses über notwendige Einsparungen im US-Haushalt. Aufgrund der fehlenden Einigung über Konsolidierungsmaßnahmen greift ab 2013 eine automatische Schuldenbremse, deren Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum schwer abzuschätzen sind. Je länger die politische Unsicherheit andauert, desto größer ist die Gefahr, dass die resultierende Vertrauenskrise die wirtschaftliche Erholung ausbremst oder sogar einen »Double-dip« auslöst. In Summe würden sich all diese Ereignisse sowohl auf die Pkw- als auch auf die Nutzfahrzeugnachfrage negativ auswirken.

In **Westeuropa** ist die wirtschaftliche Erholung zum Jahresende 2011 zum Stillstand gekommen, und die Aussichten für 2012 sind nicht übermäßig positiv. Es bestehen signifikante Risiken, die größtenteils von der Staatsschuldenkrise in der Eurozone und den damit verbundenen Volatilitäten auf den Finanzmärkten ausgehen und das Wachstum in der Eurozone erheblich negativ beeinflussen könnten. Wenn sich die globale Wachstumsverlangsamung und die andauernde Euro-Krise noch stärker als bisher angenommen auf die Stimmung von Verbrauchern und Unternehmen auswirken, könnte die Eurozone einen erneuten Konjunkturteinbruch erfahren. So könnte ein »ungeordneter« Staatsbankrott und/oder Euro-Austritt eines oder mehrerer Euro-Mitglieder signifikante Ansteckungseffekte auf das globale Finanzsystem und die Weltwirtschaft haben. Anders als nach der Insolvenz von Lehman Brothers vor drei Jahren könnten sich die meisten Staaten in Europa eine Rekapitalisierung ihrer nationalen Banken wohl nicht mehr leisten. Die damit unvermeidbare Bankenkrise im Euroraum würde angesichts der Vernetzung im Finanzsektor vermutlich auf andere Länder übergreifen und hätte gravierende Konsequenzen. Eine globale Bankenkrise und Rezession wären in einem solchen Fall wohl die Folge. Durch die unvermeidliche Vertrauenskrise und den Einbruch der Kreditversorgung würden sowohl Konsum als auch Investitionen heftig getroffen – und damit auch die Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen. Für Daimler wäre das nicht nur absatzseitig eine erhebliche Belastung; auch auf die Refinanzierungskosten und -möglichkeiten hätte eine derartige Entwicklung massive Auswirkungen.

Die wirtschaftliche Entwicklung in **Japan** ist in den Jahren 2011/2012 durch Sondereffekte geprägt und weist deshalb ein anderes Muster auf als die der anderen Triadeländer. Durch die Folgen der Mehrfachkatastrophe im März ist die Wirtschaftsleistung Japans 2011 insgesamt geschrumpft, dafür sorgen die Wiederaufbaumaßnahmen 2012 für einen Wachstumsschub. Diese Erholung findet aber in einem äußerst schwierigen weltwirtschaftlichen Umfeld statt, sodass auch für Japan Risiken bestehen. Schon 2011 stellte die massive Aufwertung des Yen eine deutliche Belastung für den japanischen Exportsektor dar und verhinderte eine bessere wirtschaftliche Entwicklung. Sollte der Yen weiterhin derart stark bleiben oder sogar noch weiter aufwerten, würde das die japanische Wirtschaft noch stärker belasten und könnte die Erholung gefährden. Mittel- bis langfristig besteht auch die Gefahr, dass Produktionskapazitäten aus Japan in andere Märkte verlagert werden, um den starken Yen zu umgehen. Die Kosten für den Wiederaufbau nach Erdbeben und Tsunami, die durch mehrere Konjunkturpakete der japanischen Regierung finanziert sind, werden den ohnehin schon angespannten japanischen Haushalt, dessen Gesamtverschuldung 200% des Bruttoinlandsprodukts übersteigt, noch auf mehrere Jahre zusätzlich belasten. Dies birgt auf lange Sicht ein erhebliches Risikopotenzial und könnte zu einer Staatsschuldenkrise führen sowie künftiges Wachstum gefährden. Ungünstigere konjunkturelle Perspektiven in Japan würden nicht nur den Export von Produkten des Konzerns dorthin erheblich belasten, sondern auch die Ergebnisentwicklung unserer operativen Einheiten in Japan beeinträchtigen.

China ist als Absatzmarkt für Daimler in den vergangenen Jahren immer wichtiger geworden. Angesichts der nachlassenden Dynamik der Weltwirtschaft und der damit einhergehenden geringeren Exportnachfrage steht China vor der Herausforderung, die heimische Wirtschaft neu auszurichten: von einer Investitions- und Exportabhängigkeit hin zu einer gestärkten Inlandsnachfrage. Wir gehen grundsätzlich von einer kontrollierten Wachstumsverlangsamung der chinesischen Wirtschaft aus, aber eine neuerliche globale Rezession würde das Risiko einer »harten Landung«, also eines heftigeren Wachstumseinbruchs, vergrößern. Auch im Inland gibt es Gefahren für das chinesische Wachstum. Diskussionen über eine mögliche Kredit- oder Immobilienblase haben durch das umfassende Konjunkturprogramm der vergangenen Jahre noch an Intensität gewonnen. Angesichts dieses Kreditbooms besteht das Risiko einer Zunahme nicht werthaltiger Kredite, vor allem bei staats-eigenen Banken. Die chinesischen Behörden versuchen zwar seit rund einem Jahr, das Kreditwachstum mit geldpolitischen Mitteln und administrativen Maßnahmen einzudämmen, aber die Preise steigen weiter. Eine abrupte Korrektur auf dem Immobilienmarkt hätte weitreichende Folgen. Zusätzlich zu einer möglichen Bankenkrise würde auch die Baubranche als wichtiger Wachstumstreiber der chinesischen Wirtschaft massiv unter Druck kommen. Darüber hinaus wären die privaten Haushalte durch die damit verbundenen Vermögensverluste erheblich belastet. Zusammen mit einer weiterhin hohen oder sogar steigenden Inflation würde das die Gefahr von sozialen Unruhen in China stark vergrößern. Da China als zweitgrößte Volkswirtschaft mehr denn je die Rolle der Wachstums-Ikomotive der Weltwirtschaft spielt und durch die immense Nachfrage nach Gütern und Rohstoffen zu Wachstum in vielen Regionen beiträgt, hätte das zudem weitreichende Folgen für die Weltwirtschaft.

Risiken sehen wir auch in der Entwicklung der **Rohstoffpreise**. Sollten die Preise stark ansteigen und sich von den fundamental gerechtfertigten Niveaus entfernen, wäre der angenommene konjunkturelle Ausblick der Weltwirtschaft gefährdet. Die Rohstoffmärkte haben in den zurückliegenden Monaten bereits einen Teil der spekulativen Übertriebungen wieder abgebaut, aber bei einer Fortsetzung der expansiven Geldpolitik drohen hier weiterhin **spekulative Blasen**. Platzen diese, würde dies das Wachstum insbesondere in den rohstoff-exportierenden Ländern belasten. In Bezug auf einige spezielle Rohstoffe, beispielsweise Seltene Erden, bestehen – insbesondere durch die Konzentration der globalen Rohstoffproduktion auf wenige Länder – teils hohe Versorgungsrisiken.

Risiken für den Marktzugang und die globale Vernetzung von Standorten könnten sich aus einer **Schwächung des internationalen Freihandels** zugunsten regionaler Handelsblöcke oder verstärkter **protektionistischer Tendenzen** ergeben. Letztere könnten insbesondere aus einem Abwertungswettlauf resultieren, der Ergebnis der unzureichenden Anpassung der Wechselkurse und des Anstiegs spekulativer Kapitalbewegungen ist. Darüber hinaus könnten neue Handelshemmnisse wie die Erhöhung von Importsteuern die Geschäftstätigkeit von multinationalen Unternehmen wie Daimler behindern. Aber auch die Zunahme von bilateralen Freihandelsabkommen außerhalb der Europäischen Union könnte die Position von Daimler in wichtigen ausländischen Märkten beeinträchtigen.

Geopolitische Unruhen, wie sie sich im Jahr 2011 im Nahen Osten und in Nordafrika ereigneten, haben deutlich gemacht, dass auch solche Ereignisse Einfluss auf die Entwicklung der Weltwirtschaft nehmen können. Auch wenn die Unruhen regional begrenzt bleiben, könnten doch indirekte Faktoren wie höhere Öl- und Rohstoffpreise einen bremsenden Effekt auf das globale Wachstum haben.

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken

Allgemeine Marktrisiken. Wie in den vorangehenden Abschnitten erläutert, bestehen beträchtliche ökonomisch bedingte Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten. Zudem hält der **Wettbewerbsdruck auf den Automobilmärkten** unverändert an. Die Kunden haben sich zwischenzeitlich an ein bestimmtes Niveau von **absatzunterstützenden Maßnahmen** gewöhnt. Sollte sich dieser Wettbewerbsdruck weiter erhöhen, gegebenenfalls auch ausgelöst durch eine zusätzliche Eintrübung der weltwirtschaftlichen Entwicklung, könnte dies dazu führen, dass absatzfördernde Finanzierungsangebote und Kaufanreize verstärkt eingesetzt werden. Dies würde nicht nur die Erträge des Neufahrzeuggeschäfts belasten, sondern auch zu niedrigeren Preisniveaus auf den Gebrauchtwagenmärkten und damit zu abnehmenden Fahrzeugrestwerten führen. In vielen Märkten ist weiterhin eine Tendenz im Nachfrageverhalten hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu verzeichnen; dies ist die Folge einer stark gestiegenen Sensibilität der Kunden hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge und der Kraftstoffpreisentwicklung. Um die Attraktivität von weniger verbrauchsgünstigen Fahrzeugen zu steigern, könnten ebenfalls zusätzliche ergebnisbelastende Maßnahmen notwendig werden. Dies sowie die Verschiebung im Modell-Mix hin zu kleineren, renditeschwächeren Fahrzeugen würde die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns belasten. Infolge des Wettbewerbsdrucks auf den Automobilmärkten ist es unerlässlich, dass wir unsere **Produktions- und Kostenstrukturen** laufend und erfolgreich an sich verändernde Rahmenbedingungen anpassen. Sollte uns das nicht gelingen, würde sich dies auf die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns auswirken und könnte erneut kostenintensive Restrukturierungsmaßnahmen auslösen.

Die vergangenen Krisenjahre haben nicht zuletzt auch dazu geführt, dass sich die **wirtschaftliche Lage einiger Zulieferer, Händler und Fahrzeugimporteure** verschlechtert hat. Insofern können einzelne oder gemeinschaftliche Stützungsmaßnahmen seitens der Fahrzeughersteller weiterhin nicht ausgeschlossen werden, wodurch die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Daimler ebenfalls belastet würde.

Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft. Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet Daimler seinen Kunden auch vielfältige Finanzierungsmöglichkeiten an – vor allem das Leasing oder die Finanzierung von Konzernprodukten. Damit verbunden ist insbesondere das Risiko, dass die bei Ablauf von Leasingverträgen erzielbaren Gebrauchtwagenpreise unterhalb der Buchwerte des Leasingvermögens liegen (Restwertrisiko). Zusätzlich besteht im Finanzdienstleistungsgeschäft das Risiko, dass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden (Kreditrisiko). Weitere Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft betreffen mögliche höhere Refinanzierungskosten infolge potenzieller Zinsänderungen. Bei einer Anpassung der Kreditkonditionen für Kunden im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft infolge höherer Refinanzierungskosten könnten sich das Neugeschäft und das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services und damit auch der Absatz der Fahrzeugsegmente verringern. Zuletzt bestehen auch Risiken aus einer fristeninkongruenten Refinanzierung. Daimler begegnet den Restwert- und Kreditrisiken mit entsprechenden Marktanalysen, Bonitätsprüfungen und Besicherungen der Forderungen. Um Zinsänderungsrisiken zu steuern, werden fest- und variabel verzinsliche sowie derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristeninkongruenz minimiert. Weitere Informationen zum Kreditrisiko und zu den risikobegrenzenden Maßnahmen des Konzerns können der Anmerkung 31 des Konzernanhangs entnommen werden.

Produktions- und Technologierisiken. Beim Durchsetzen eines angestrebten Preisniveaus spielen Faktoren wie **Markenimage, Design und Produktqualität** sowie zusätzliche technische Merkmale auf der Basis innovativer Forschung und Entwicklung eine wichtige Rolle. Überzeugende Lösungen, die zum Beispiel ein unfallfreies Fahren unterstützen oder das Verbrauchs- und Emissionsverhalten unserer Fahrzeuge weiter verbessern, wie die Diesel-Hybrid-Technologie, sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung. Da diese Lösungen in der Regel einen höheren Mitteleinsatz und eine größere technische Komplexität erfordern, nimmt die Herausforderung zu, weitere Effizienzsteigerungen bei gleichzeitiger Einhaltung der Daimler-Qualitätsstandards zu realisieren. Sollte uns eine optimale Lösung dieses Spannungsfelds nicht gelingen oder sollten sich Entwicklungsleistungen in einem späteren Stadium als nicht vermarktungsfähig erweisen, könnte sich dies nachteilig auf die künftige Profitabilität des Konzerns auswirken.

Die **Produktqualität** hat einen wesentlichen Einfluss auf die Entscheidung des Kunden beim Kauf von Pkw und Nutzfahrzeugen. Gleichzeitig nimmt die technische Komplexität infolge zusätzlicher Merkmale, unter anderem auch für die Erfüllung der vielfältigen Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsvorschriften, weiter zu und erhöht die Gefahr der Fehleranfälligkeit der Fahrzeuge. Technische Probleme könnten zu Rückrufaktionen und Reparaturmaßnahmen führen oder sogar Neuentwicklungen notwendig machen. Darüber hinaus kann eine sich verschlechternde Produktqualität zu vermehrten Garantie- und Kulanzansprüchen führen.

Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen. Rechtliche und politische Rahmenbedingungen haben einen großen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die **Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsbestimmungen** für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Um die vielfältigen und weltweit oftmals divergierenden Regelungen einzuhalten, sind erhebliche Anstrengungen seitens der Automobilindustrie erforderlich. Wir erwarten, dass wir auch in Zukunft unseren Mitteleinsatz in der Forschung und Entwicklung auf einem hohen Niveau halten müssen, um diese Anforderungen zu erfüllen. Viele Länder haben bereits strengere Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen erlassen oder sind im Begriff, entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg zu bringen. Dies trifft unter anderem auf die europäische CO₂-Gesetzgebung zu. So sehen zum Beispiel die wesentlichen Elemente der Mitte 2009 in Kraft getretenen CO₂-Verordnung der Europäischen Union ab dem Jahr 2012 eine deutliche Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes für neue Pkw vor, wobei stufenweise bis zum Jahr 2015 die gesamte europäische Neuwagenflotte eines Herstellers im Durchschnitt die verbindlichen Grenzwerte einhalten muss. Werden diese Grenzwerte überschritten, müssen die Hersteller Strafzahlungen leisten. Ähnlich ambitionierte und komplexe Gesetzesvorgaben oder -vorschläge gibt es im Pkw-Bereich auch in den USA, China, Südkorea, Japan, Kanada und der Schweiz. Um zum Beispiel die Emissions- und Verbrauchswertvorgaben in den USA auch mittelfristig zu erfüllen, müssen wir ab dem Jahr 2016 zusätzliche Verbrauchsverbesserungen von jährlich durchschnittlich 4,5% erzielen. Im Jahr 2010 wurde zudem die CO₂-Gesetzgebung für leichte Nutzfahrzeuge in der Europäischen Union weitestgehend verabschiedet. Die sich daraus ergebenden Ziele sind vor allem langfristig eine Herausforderung für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans. Für die schweren Nutzfahrzeuge sind ebenfalls bereits Gesetze zur Reduzierung von Treibhausgasen und Kraftstoffverbrauch verabschiedet worden oder befinden sich in Diskussion. Wir müssen davon ausgehen, dass wir die gesetzlichen Vorgaben nicht in allen Ländern erfüllen werden. So können aufgrund der starken Nachfrage nach großen, leistungsstarken Motoren in den USA, Kanada und China monetäre Strafen nicht ausgeschlossen werden. Zusätzlich zu Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsbestimmungen nehmen in Städten und Ballungszentren der Europäischen Union und anderer Regionen der Welt **verkehrspolitische Restriktionen** zur Bekämpfung von Staus und Emissionen an Bedeutung zu. Drastische Maßnahmen wie generelle Zulassungsbeschränkungen, beispielsweise in Peking oder Shanghai, können die Absatzentwicklung, insbesondere in den Wachstumsmärkten, dämpfen. Daimler verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen bereits im Produktentstehungsprozess zu antizipieren.

Beschaffungsmarktrisiken. Risiken auf der Beschaffungsseite ergeben sich für den Konzern insbesondere aus den **Preisschwankungen bei Rohstoffen**. Nach den Preisanstiegen an den Rohstoffmärkten in den Jahren 2009 und 2010 haben die Preise bis Mitte des Jahres 2011 diesen Trend bei hohen Volatilitäten fortgesetzt. Marktunsicherheiten durch die europäische Schuldenkrise führten ab der Jahresmitte zu einer Preisstagnation oder einem -rückgang bei einer Vielzahl von Rohmaterialien. Die Rohstoffpreisentwicklungen und -volatilitäten in den zurückliegenden drei Jahren sind auch Ausdruck der weltweit expansiven Geldpolitik sowie divergierender Konjunkturerwartungen in den Triademärkten gegenüber den Schwellenländern. Der Ausblick, wie sich die Preise auf den Rohstoffmärkten entwickeln, bleibt insbesondere angesichts der weiteren Entwicklung der Schuldenkrisen und des zunehmenden Einflusses durch institutionelle Kapitalanleger ungewiss. Letzterer drückt sich in verstärkter Nachfrage nach Rohmaterialinvestments aus und begründet dadurch eine hohe Preisvolatilität an den Rohstoffmärkten. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge aufgrund des ausgeprägten Konkurrenzdrucks auf den internationalen Automobilmärkten enge Grenzen gesetzt. Daimler begegnet den Risiken auf der Beschaffungsseite weiterhin mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. Im Rahmen des Materialmanagements versuchen wir unter anderem, durch technologische Fortschritte die Abhängigkeiten von einzelnen Materialien zu reduzieren. Gegen die Volatilität bei Rohstoffpreisen sichern wir uns durch den Abschluss von Laufzeitverträgen ab, die kurzfristige Risiken für die Materialversorgung sowie Effekte aus den Preis schwankungen besser kalkulierbar machen. Darüber hinaus nutzen wir bei verschiedenen Metallen das Instrumentarium der derivativen finanziellen Sicherungsgeschäfte. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Abwehrmaßnahmen einzuleiten. Auch nach den vergangenen Krisenjahren ist die Situation bei einigen Lieferanten aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks weiterhin angespannt. Dies hat dazu geführt, dass einzelne oder gemeinschaftliche **Stützungsmaßnahmen** seitens der Fahrzeughersteller notwendig wurden, um deren Produktion und Absatz sicherzustellen. Im Rahmen des Lieferantenrisikomanagements werden in Abhängigkeit von der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine für Lieferanten vereinbart, an denen wichtige Leistungskennziffern an Daimler berichtet und etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden.

Informationstechnische Risiken und unvorhersehbare Ereignisse. Die Produktions- und Geschäftsprozesse könnten auch durch **unvorhersehbare Ereignisse**, beispielsweise **Naturkatastrophen** oder **terroristische Anschläge**, gestört werden. Das Verbrauchertrauen würde dadurch spürbar beeinträchtigt werden, und es könnte zu Produktionsunterbrechungen infolge von Zulieferproblemen und verstärkten Sicherheitsmaßnahmen an den Landesgrenzen kommen. Bei der Abwicklung unserer Geschäftsprozesse spielt die **Informationstechnologie** eine entscheidende Rolle. Informationen zeitaktuell, vollständig und korrekt vorzuhalten und auszutauschen sowie voll funktionsfähige IT-Applikationen einsetzen zu können sind für ein globales Unternehmen wie Daimler von zentraler Bedeutung. Risiken, die im Schadensfall eine Unterbrechung unserer Geschäftsprozesse aufgrund von IT-Systemausfällen oder den Verlust oder die Verfälschung

von Daten zur Folge haben könnten, werden deshalb über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und bewertet. Daimler hat geeignete Maßnahmen definiert, damit Risiken vermieden und mögliche Schäden begrenzt werden können. Wir passen diese Maßnahmen laufend an sich verändernde Umstände an. Diese Aktivitäten sind in einen mehrstufigen IT-Risikomanagementprozess eingebettet. Zum Beispiel minimiert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in den Rechenzentren durch Maßnahmen wie gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Archivierung, Hochverfügbarkeitsrechner sowie entsprechende Notfallpläne. Um den wachsenden Anforderungen an Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit der Daten Rechnung zu tragen, betreiben wir zudem ein eigenes Risikomanagement für die Sicherheit von Informationen. Trotz aller ergriffenen Vorsichtsmaßnahmen können wir nicht vollständig ausschließen, dass Störungen in der Informationstechnologie auftreten und sich negativ auf unsere Geschäftsprozesse auswirken.

Reputation. Das Verhalten von Unternehmen in Fragen der Ethik und Nachhaltigkeit wird von der Öffentlichkeit verstärkt wahrgenommen. Dass das unternehmerische Handeln mit gesetzlichen und ethischen Regeln übereinstimmt, ist für den Konzern unerlässlich. Darüber hinaus verfolgen Kunden und Kapitalmärkte kritisch, wie das Unternehmen auf die technologischen Herausforderungen der Zukunft reagiert und wie es ihm gelingt, zeitgemäße und technologisch führende Produkte auf den Märkten anzubieten. Der sichere Umgang mit sensiblen Daten ist auch Voraussetzung dafür, die Geschäftsbeziehungen zu Kunden und Lieferanten in einem vertrauensvollen, partnerschaftlichen Umfeld zu betreiben. Der Konzern setzt umfassende Maßnahmenpakete ein, damit Risiken mit Wirkung auf die Reputation des Unternehmens geregelten internen Kontrollen unterliegen.

Spezifische Risiken im Personalbereich. Der Erfolg von Daimler ist wesentlich vom Know-how und von der Einsatzbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abhängig. Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen wir tätig sind, nach wie vor sehr stark. Unser künftiger Erfolg hängt auch davon ab, inwiefern es uns gelingt, Führungskräfte, Ingenieure und anderes Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Der Einsatz unserer Personalinstrumente berücksichtigt solche bestehenden Personalrisiken, trägt zu einer gezielten Nachwuchs- und Know-how-Sicherung bei und stellt gleichzeitig die Transparenz über unsere Ressourcen sicher. Ein Schwerpunkt unseres Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung unserer Belegschaft. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren dabei unter anderem von den Angeboten der Daimler Corporate Academy und der Transparenz, die durch das weltweit einheitliche Performance- und Potenzialmanagementsystem LEAD geschaffen wird.

Die demografische Entwicklung zwingt das Unternehmen zudem, mit den Veränderungen durch eine älter werdende Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskrätenachwuchs zu sichern. Darüber hinaus kann es im Rahmen von Tarifverhandlungen möglicherweise zu Auswirkungen auf die Produktion in Deutschland kommen.

Risiken im Zusammenhang mit Beteiligungen und Kooperationen sowie sonstige unternehmensspezifische Risiken. An den Risiken seiner Beteiligungen, zum Beispiel an denen der Gemeinschaftsunternehmen in Wachstumsmärkten, partizipiert Daimler grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote. Zur Realisierung zusätzlicher Wachstumschancen und auch vor dem Hintergrund zunehmender staatlicher Regulierungen, insbesondere in den Schwellenländern, gewinnt die Zusammenarbeit mit Partnern in Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) an Bedeutung. Als Konsequenz gilt das auch für die daraus resultierenden Risiken. Der Konzern berücksichtigt assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode im Konzernabschluss; Faktoren, die die Profitabilität dieser Unternehmen negativ beeinflussen, belasten anteilig das Konzernergebnis. Zudem können negative wirtschaftliche Entwicklungen bei unseren Beteiligungen oder auch starke Rückgänge der Aktienkurse von börsennotierten Beteiligungen dazu führen, dass Beteiligungsbuchwerte oder Wertansätze auf Basis der At-equity-Bewertung erfolgswirksam abzuwerten sind. Sollte der Aufbau von Joint Ventures in den für uns wichtigen Märkten scheitern oder sich verzögern, könnten zudem unsere Wachstumsziele beeinträchtigt werden. Auch die erfolgreiche Umsetzung von Kooperationen mit anderen Unternehmen ist für uns von zentraler Bedeutung, wenn es darum geht, Kostenvorteile zu realisieren und damit dem Wettbewerbsdruck in der Automobilindustrie zu begegnen.

Der Konzern ist auch Risiken ausgesetzt, da er **Garantien** begeben hat. Außerdem ist er am Mauterhebungssystem beteiligt, das Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12t zulässigem Gesamtgewicht erfasst. Der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgt durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der Daimler 45% der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Zusätzlich zur Konsortialmitgliedschaft und zur Kapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH resultieren Risiken aus Garantien, die der Konzern für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems übernommen hat. Eine Inanspruchnahme dieser Garantien könnte entstehen, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen oder bestimmte vertraglich definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, falls die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen geltend macht oder falls die endgültige Betriebserlaubnis verweigert wird. Weitergehende Informationen zu den bedingten Verpflichtungen aus gewährten Garantien sowie zum elektronischen Mautsystem und zu den damit verbundenen Risiken können den Anmerkungen 28 (Rechtliche Verfahren) und 29 (Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

Risiken im Zusammenhang mit den Pensionsplänen.

Daimler hat Pensionsverpflichtungen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die nicht vollständig durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus Verpflichtungen abzüglich Planvermögen ergibt den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Selbst geringe Änderungen der für die Bewertung der Versorgungspläne verwendeten Annahmen, im Besonderen die Absenkung der Diskontierungszinssätze, könnten die

Verpflichtungen ansteigen lassen. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Sowohl höhere Verpflichtungen als auch verminderde Planvermögen oder eine Kombination aus beidem würden den Finanzierungsstatus unserer Versorgungspläne negativ beeinflussen. Die Vermögen der Pensionsfonds beinhalteten zum 31. Dezember 2011 keine wesentlichen Anlagen in Anleihen von Ländern, die gegenwärtig von der europäischen Staatsschuldenkrise besonders betroffen sind. Geringere Erträge aus den Planvermögen könnten zudem die Netto-Aufwendungen im Zusammenhang mit diesen Versorgungsplänen in den Folgeperioden erhöhen. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen finden sich in der Anmerkung 22 des Konzernanhangs.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Daimler ist Marktpreisrisiken in Form von Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen, Commodity-Preisen und Aktienkursen ausgesetzt. Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Daimler steuert und überwacht Marktpreisrisiken vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Ferner ist der Konzern Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die von den Pensionsfonds gehaltenen marktsensitiven Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere, sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken. Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns folgt, dass mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken aus Wechselkursschwankungen verbunden sind. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollar und anderer wichtiger Währungen gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Dies betrifft in besonderem Maße das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Daimler sichert das Währungsposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften, schrittweise ab. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Netto-Vermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken. Daimler nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler Financial Services, das grundsätzlich eine fristenkongruente Refinanzierung vornimmt. In geringem Umfang wird jedoch auf eine solche verzichtet, wodurch ein Zinsänderungsrisiko besteht. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente wie Zinsswaps und Forward Rate Agreements werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Aktienkursrisiken. Daimler besitzt fast ausschließlich Anlagen in börsennotierten Eigenkapitalanteilen (unter anderem EADS, Kamaz, Renault und Nissan), die als langfristige Investitionen klassifiziert werden. Dementsprechend bezieht der Konzern diese Anlagen nicht in die Bewertung des Aktienkursrisikos ein.

Commodity-Preis-Risiken. Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist Daimler einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teilelieferungen und Rohstoffen ausgesetzt. Wir begegnen diesen beschaffungsseitigen Risiken mit einem gezielten Commodity- und Supplier-Risk-Management. In geringem Umfang werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt mit dem Ziel, die Marktpreisrisiken vornehmlich aus dem Bezug bestimmter Metalle zu reduzieren.

Liquiditätsrisiken. Im normalen Geschäftsverlauf setzen wir Anleihen, Commercial Paper und verbriegte Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein, überwiegend mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu finanzieren. Eine negative Entwicklung an den Kapitalmärkten könnte die Finanzierungskosten des Konzerns erhöhen. Eine Verteuerung der Refinanzierung würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts auswirken, soweit die höheren Refinanzierungskosten nicht an die Kunden weitergegeben werden können; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts hätte zudem negative Folgen für das Fahrzeuggeschäft.

Kreditrisiken. Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns belasten. Für die Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen hat Daimler bereits im Zusammenhang mit der Finanzmarktkrise 2008/2009 das Limitsystem überarbeitet und mit Beginn der europäischen Staatsschuldenkrise weiter verfeinert. Bei den Anlageentscheidungen wird höchste Priorität auf die Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der Großteil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

Risiken aus Ratingveränderungen. Die Ratingagenturen Standard & Poor's Ratings Services, Moody's Investors Service, Fitch Ratings und DBRS bewerten die Kreditwürdigkeit von Daimler. Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Ratings könnten zu geringeren Fremdkapitalkosten des Konzerns führen. Risiken liegen in möglichen Herabstufungen, die sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken könnten.

Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält Anmerkung 31 des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in der Anmerkung 30.

Rechtliche Risiken

Gegen Daimler sind verschiedene Rechtsstreitigkeiten und behördliche Verfahren (rechtliche Verfahren) anhängig oder könnten anhängig werden. Unserer Auffassung nach handelt es sich bei diesen rechtlichen Verfahren hauptsächlich um Routinevorgänge, die im Zusammenhang mit den Geschäften des Konzerns stehen und teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben können. Der Konzern bildet Rückstellungen für rechtliche Verfahren, wenn die daraus resultierenden Verpflichtungen wahrscheinlich sind und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist. Es ist jedoch möglich, dass sich die für rechtliche Verfahren gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren. Obwohl der endgültige Ausgang einzelner rechtlicher Verfahren gegebenenfalls einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage von Daimler haben. Weitere Informationen über rechtliche Verfahren können der Anmerkung 28 des Konzernanhangs entnommen werden.

Gesamtrisiko

Die Gesamtrisikosituation des Konzerns setzt sich aus den Einzelrisiken aller Risikokategorien der Geschäftsfelder und Zentralfunktionen zusammen. Dort sind Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, nicht erkennbar. Vor dem Hintergrund, dass weiterhin beträchtliche gesamtwirtschaftliche und branchenbedingte Risiken bestehen, können Rückschlüsse auf dem Weg zur nachhaltigen Realisierung unserer angestrebten Wachstums- und Renditeziele nicht völlig ausgeschlossen werden.

Ausblick

Die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen basieren auf der im Dezember 2011 von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten operativen Planung der Daimler AG für die Jahre 2012 und 2013. Grundlage dieser Planung sind zum einen Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich aus den Einschätzungen renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute ergeben, und zum anderen die Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation im Planungszeitraum bieten. Vor dem Hintergrund der aktuellen Prognosen zur Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte sowie der jüngsten Geschäftsentwicklung passen wir unsere Erwartungen laufend an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand im Februar 2012.

Weltwirtschaft

Zu Beginn des Jahres 2012 befindet sich die Weltwirtschaft insgesamt zwar weiterhin auf Wachstumskurs, im Vergleich zum Vorjahr hat sich das Wachstumstempo aber deutlich verringert. Während die Schwellenländer im Jahr 2012 erneut einen soliden Wachstumsbeitrag beisteuern sollten, resultieren die Unsicherheiten für die globale Konjunktur insbesondere aus der instabilen Lage in den Industrieländern. An vorderster Stelle steht hier sicherlich die weitere Entwicklung der Europäischen Währungsunion. Angesichts der Staats-schuldenkrise, der notwendigen Konsolidierungsmaßnahmen sowie der inzwischen merklich abgebremsten Konjunktur wird die Wirtschaftsleistung in der Eurozone in Summe in diesem Jahr vermutlich leicht zurückgehen. Die verfügbaren Frühindikatoren und die Anspannung an den Finanzmärkten geben dabei durchaus Anlass zur Sorge, dass die konjunkturelle Entwicklung sogar noch merklich schlechter ausfallen könnte. Dreh- und Angelpunkt bleibt eine nachhaltige und die Finanzmärkte überzeugende Bewältigung der Schuldenkrise. Vor diesem Hintergrund sind die Perspektiven für die Inlands-nachfrage in Europa eher bescheiden. Die Arbeitslosenquoten werden mit Ausnahme von Deutschland relativ hoch bleiben, und die Einkommensentwicklung wird keine nennenswerten Impulse setzen können. Daher dürfte auch der private Konsum kaum zulegen. Aufgrund der ausbleibenden Nachfrage sowie teilweise unterausgelasteten Kapazitäten sind die Erwartungen auch auf der Investitionsseite nur verhalten. Die deutsche Wirtschaft kann sich von dieser Entwicklung nicht entkoppeln

und wird ebenfalls deutlich an Zugkraft verlieren. Dennoch sollte in Deutschland ein Zuwachs des realen Bruttoinlandsprodukts erreichbar sein. Der konjunkturelle Ausblick für die USA ist zum Jahresanfang deutlich günstiger als für Europa. Die Frühindikatoren der zurückliegenden Wochen haben signalisiert, dass die US-amerikanische Wirtschaft einen neuerlichen Rückfall vermeiden sollte und stattdessen eher einen moderaten Wachstumspfad einschlägt. Mit prognostizierten gesamtwirtschaftlichen Zuwachsraten um die 2% bleibt die US-Konjunktur aber zu schwach, um den immens angespannten Arbeitsmarkt nennenswert zu entlasten. Außerdem darf nicht vergessen werden, dass in den USA trotz einer erheblichen Verschuldungsproblematik bislang noch kein überzeugendes Konsolidierungsprogramm auf den Weg gebracht wurde. In Japan wiederum sorgen die Wiederaufbaumaßnahmen nach der Naturkatastrophe für einen entsprechenden Wachstums-impuls; die massive Aufwertung des Yen ist jedoch eine erhebliche Belastung für die japanische Industrie. Insgesamt werden die Industrieländer in diesem Jahr vermutlich nur um etwas mehr als 1% expandieren, was deutlich unter dem langjährigen Trend liegt. Bei ähnlichen Wachstumsmustern wie im Vorjahr könnten die Schwellenländer um rund 5% und damit deutlich stärker als die Industrieländer zulegen, womit sich die Weltkonjunktur der zwei Geschwindigkeiten fortsetzt. Aufgrund der immens gestiegenen globalen Bedeutung wird insbesondere die wirtschaftliche Entwicklung in China entscheidend sein. Hier ist zwar ein Nachlassen der Wachstumsdynamik unübersehbar, aber allen Prognosen zufolge bleibt ein gesamtwirtschaftlicher Zuwachs von rund 8% erreichbar. Auch für die anderen Regionen wie Osteuropa und Lateinamerika werden in diesem Jahr solide Wachstumsraten erwartet. In Summe könnte sich damit für die Weltwirtschaft im Jahr 2012 zwar ein Zuwachs von rund 2,5% ergeben, die Anfälligkeit für externe Störungen bleibt aber sehr hoch.

In Bezug auf die für unser Geschäft wichtigen Währungen erwarten wir weiterhin stark schwankende Wechselkursrelationen.

Automobilmärkte

Nach heutiger Einschätzung dürften die weltweiten Automobilmärkte im laufenden Jahr weiter wachsen, mit Ausnahme des durch die Schuldenkrise zunehmend belasteten west-europäischen Marktes. Global dürften die Pkw-Zulassungen um rund 4% zulegen, wobei das Wachstum im Wesentlichen von den asiatischen Schwellenländern, dem US-amerikanischen Markt und dem von Nachholeffekten beeinflussten japanischen Markt getrieben wird.

In den USA sollte die Pkw-Nachfrage aufgrund des weiterhin sehr hohen Ersatzbedarfs ihren Erholungskurs fortsetzen; sie wird voraussichtlich im höheren einstelligen Prozentbereich wachsen. Der Zuwachs im japanischen Markt dürfte nach dem katastrophenbedingten Nachfrageeinbruch im Jahr 2011 dank der aufgestauten Nachfrage und der wiederbelebten staatlichen Kaufzuschüsse für besonders verbrauchsgünstige Autos sogar zweistellig ausfallen. In Westeuropa hingegen ist aufgrund der Schuldenkrise und der wirtschaftlichen Eintrübung abermals mit einer schwachen Marktentwicklung und einem weiteren spürbaren Rückgang der Nachfrage zu rechnen. Auch der deutsche Markt kann sich diesem Trend nicht entziehen und dürfte allenfalls noch leichte Zuwächse verzeichnen. In den Schwellenländern dagegen ist in Summe weiterhin mit einem soliden Nachfragewachstum zu rechnen. Der chinesische Markt dürfte dabei erneut eine treibende Rolle spielen und mit einer ähnlichen Dynamik wachsen wie im Vorjahr. In Indien sind nach der merklichen Wachstumsabschwächung im vergangenen Jahr wieder höhere Zuwachsraten zu erwarten. In Lateinamerika ist hingegen von einer weiteren Verlangsamung des Marktwachstums auszugehen. Auch in Osteuropa ist nur noch mit einem leichten Anstieg der Zulassungszahlen zu rechnen. Vor allem in Russland wird nach Beendigung des staatlichen Verschrottungsprogramms nur noch ein moderater Nachfragezuwachs erwartet.

Bei mittelschweren und schweren Lkw gehen wir davon aus, dass die weltweite Nachfrage im Jahr 2012 mindestens auf dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Der nordamerikanische Markt dürfte sich trotz etwas verringelter Dynamik mit einem Wachstum zwischen 15 und 20% weiterhin als wichtigster Nachfragetreiber weltweit erweisen. Vor allem in den USA sollten das anhaltend robuste Investitionswachstum und der zunehmende Ersatzbedarf aufgrund relativ alter Fahrzeugflotten erneut ein kräftiges Nachfragewachstum ermöglichen. Die Lkw-Nachfrage in Europa steht dagegen im Zeichen der anhaltenden Staatsschuldenkrise und der daraus resultierenden Konjunkturschwäche. Deshalb kann hier bestenfalls mit einem Nachfragevolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau gerechnet werden. Auch ein Marktrückgang von bis zu 10% ist aus heutiger Sicht nicht auszuschließen; dabei sehen wir für das zweite Halbjahr eine bessere Entwicklung als für die erste Jahreshälfte. Der japanische Markt für schwere und mittelschwere Lkw sollte hingegen dank des Wirtschaftswachstums, das durch Wiederaufbaumaßnahmen gestützt wird, im Vergleich zum Vorjahr um weitere 5 bis 10% zulegen.

In den Schwellenländern dürfte die Lkw-Nachfrage im laufenden Jahr insgesamt nur moderat wachsen. In China wird eine Normalisierung der Zulassungszahlen erwartet, nachdem sich der Markt im vergangenen Jahr nach Beendigung staatlicher Anreize bereits rückläufig entwickelte. Für Indien ist mit einer Nachfragestabilisierung zu rechnen. Infolge der Einführung einer strengeren Abgasstufe (analog Euro V) erwarten wir in dem für Daimler bedeutenden brasiliianischen Markt einen Nachfragerückgang, der in der Größenordnung zwischen 10 und 15% liegen dürfte. In Russland ist im Vergleich zu den beiden Vorjahren von deutlich moderateren Zuwachsraten auszugehen.

Für den europäischen Transportermarkt erwarten wir aufgrund der Schuldenkrise und deren Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft insgesamt einen leichten Marktrückgang. Dies ist vor allem auf die Schwäche der Märkte in Südeuropa zurückzuführen, in den anderen Märkten Europas ist hingegen mit einer stabilen oder teilweise sogar leicht wachsenden Transporternachfrage zu rechnen. Nachdem sich der Markt für große Transporter in den USA bereits im Jahr 2011 sehr positiv entwickelt hat, erwarten wir für das Jahr 2012 erneut ein deutliches Wachstum. Auch der chinesische Markt für mittelschwere und schwere Transporter dürfte abermals zulegen, und auch in Lateinamerika rechnen wir mit einem weiteren Marktzuwachs.

Bei den Omnibussen rechnen wir in Westeuropa mit einer stabilen Entwicklung. Angesichts der unsicheren wirtschaftlichen Situation dürfte der Markt auf dem relativ niedrigen Niveau des Jahres 2011 verharren. In Lateinamerika gehen wir von einem Nachfragerückgang im Zusammenhang mit der Einführung neuer Abgasnormen aus.

Unabhängig von der konjunkturellen Entwicklung der Märkte haben sich die Schwerpunkte der weltweiten Automobilnachfrage in den vergangenen Jahren deutlich verschoben. Nicht nur für die gesamte Industrie, sondern auch für die Hersteller von Premiumfahrzeugen hat die Bedeutung der Schwellenländer massiv zugenommen, und dieser Trend wird voraussichtlich auch in den kommenden Jahren anhalten. Das stellt die Industrie vor große Herausforderungen, was die Produktionsstandorte und deren Flexibilität sowie die Bedürfnisse der unterschiedlichen Kunden in einem globalen Markt anbelangt. Dazu kommt die anhaltende und zunehmende Notwendigkeit, in verbrauchsgünstige und zukunftsorientierte Technologien zu investieren sowie innovative und nachhaltige Mobilitäts- und Transportlösungen zu entwickeln und anzubieten. Wer diese Herausforderungen annimmt und diese grundlegenden Veränderungen aktiv für sich nutzt, hat künftig hervorragende Wachstumsperspektiven. Insgesamt wird die Fähigkeit, sich durch Innovationen, faszinierende Produkte und starke Marken von den Wettbewerbern zu differenzieren, mehr denn je zum Erfolgsfaktor.

Absatz

Mercedes-Benz Cars geht davon aus, den Absatz in den Jahren 2012 und 2013 weiter steigern zu können und dabei stärker zu wachsen als der Gesamtmarkt. Obwohl von der Staatsschuldenkrise und den daraus resultierenden Einflüssen auf die Weltwirtschaft eine gewisse Unsicherheit ausgeht, erwarten wir insbesondere für die Schwellenländer weiterhin ein stabiles Absatzwachstum. Außerdem wird unser attraktives Modellangebot dazu beitragen, dass wir in unseren traditionellen Märkten auch unter weniger günstigen Bedingungen wachsen können. Dabei werden wir 2012 von einer weiterhin sehr hohen Nachfrage nach unseren Modellen im Segment der C-Klasse profitieren. Im Luxussegment wird ab Ende März 2012 die Neuauflage des SL für neue Impulse sorgen. Bei den Geländewagen erwarten wir vor allem von der vollen Verfügbarkeit der neuen M-Klasse sowie ab September 2012 dann auch vom neuen GL weiteres Wachstum. Zusätzlich kommen im Juni 2012 sowohl der kompakte Geländewagen GLK als auch die G-Klasse als neue Generationen auf den Markt. Einen weiteren Beitrag zum Absatzwachstum werden die neuen Modelle im volumenstarken Kompaktwagensegment leisten. Bereits im November 2011 ging die neue B-Klasse an den Start, und die neue A-Klasse folgt ab September 2012. Auf der Motorenseite führen wir unsere neuen und besonders effizienten Vier-, Sechs- und Achtzylinder-Motoren sowie die ECO Start-Stopp-Technologie in weiteren Modellen ein. Dies wird unter anderem für Impulse im Geschäft mit gewerblichen Kunden sorgen. Im Rahmen unserer langfristig ausgelegten Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren über alle Segmente hinweg deutlich erweitern. Allein im Kompaktwagen-Segment wird es künftig fünf Modelle mit Stern geben, mit denen wir gezielt auch jüngere Kundengruppen ansprechen. Gleichzeitig werden wir am oberen Ende des Modellspektrums wachsen – beispielsweise mit drei zusätzlichen Varianten der nächsten S-Klasse, einer weiteren SUV-Variante sowie mit Modellen wie dem CLS Shooting Brake, der als völlig neues Fahrzeugkonzept im September 2012 auf den Markt kommen wird.

In regionaler Hinsicht sehen wir für den Planungszeitraum 2012 und 2013 vor allem in Nordamerika sowie in China, Indien und Russland weitere Wachstumschancen. Demgegenüber sind die Perspektiven in Westeuropa eher begrenzt. Wir gehen aber davon aus, dass wir insbesondere durch die Ausweitung unseres Modellportfolios unsere Position auch in diesen sehr wettbewerbsintensiven Märkten weiter stärken können. Für die Marke smart erwarten wir ein weitgehend stabiles Absatzniveau.

Auch **Daimler Trucks** erwartet für die Jahre 2012 und 2013 jeweils steigende Absätze. Nach dem deutlichen Absatzanstieg im Jahr 2011 wollen wir uns in Europa besser als der Gesamtmarkt entwickeln; dabei dürften wir mit dem neuen Actros speziell im Langstreckensegment unsere Marktanteile weiter steigern können. Im Jahr 2013 sollten dann sowohl die für das folgende Jahr anstehende Einführung der strengerer Abgasstufe Euro VI als auch bislang aufgeschobene Ersatzinvestitionen die Nachfrage weiter ankurbeln. Für den brasilianischen Markt gehen wir aufgrund der Einführung einer

strengeren Abgasstufe nach dem Rekordjahr 2011 zunächst von einem Absatzrückgang aus. Bereits für das Jahr 2013 erwarten wir aber erneut eine Belebung aufgrund von öffentlichen Projekten sowie Infrastrukturmaßnahmen. Die Erholung des Lkw-Marktes im NAFTA-Raum wird sich voraussichtlich fortsetzen; aufgrund des hohen Durchschnittsalters der Fahrzeugfleotten ist dort der Erneuerungsbedarf nach wie vor sehr hoch. Auf der Basis gut gefüllter Auftragsbücher erwarten wir, dass Daimler Trucks davon überdurchschnittlich profitieren kann. Auch für Japan erwarten wir steigende Verkaufszahlen, denn der Wiederaufbau nach der Naturkatastrophe führt zu einer verstärkten Lkw-Nachfrage.

Durch unsere Aktivitäten in Russland, Indien und China haben wir die Voraussetzungen für weiteres Wachstum in diesen Märkten geschaffen: Für unser Joint Venture in China haben wir die finalen behördlichen Genehmigungen in 2011 erhalten, unser Werk in Indien wird im April 2012 eröffnet, und in Russland konnten wir im abgelaufenen Jahr im Rahmen unseres Joint Ventures den ersten Kamaz Truck mit Komponenten von Daimler präsentieren. Darüber hinaus haben wir weitere relevante Wachstumsmärkte definiert, in denen wir unser Produktangebot erweitern oder bestimmte Fahrzeuge neu präsentieren. Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass wir unsere weltweite Marktposition in den kommenden Jahren weiter verbessern können. Dabei stützen wir uns auf eine Vielzahl neuer Modelle und die Flexibilität unseres globalen Produktionsverbunds.

Bei **Mercedes-Benz Vans** dürfte sich der positive Absatztrend in den Jahren 2012 und 2013 fortsetzen. Auf der Produktseite sollte hierzu der neue City Van Citan beitragen, mit dem wir ab dem Jahr 2012 zusätzliche Wachstumspotenziale in einem neuen Marktsegment erschließen. Die Produktion in Argentinien wurde zum Jahresbeginn 2012 auf die aktuelle Modellgeneration des Sprinter umgestellt. Dadurch werten wir unser Angebot in den lateinamerikanischen Märkten deutlich auf. Über die Fertigung vor Ort wollen wir auch den Absatz in China deutlich steigern. Deshalb produzieren wir in dem Gemeinschaftsunternehmen Fujian Daimler Automotive zusätzlich zu den Modellen Vito und Viano seit Ende 2011 nun auch den Sprinter.

Daimler Buses geht davon aus, die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten bei den Omnibussen über 8t mit innovativen und hochwertigen neuen Produkten behaupten zu können. Dabei erwarten wir für das Jahr 2012 einen leichten Absatzrückgang aufgrund der Einführung der Euro-V-Abgasnorm in Brasilien. In Westeuropa erwarten wir für das Jahr 2012 einen leichten Absatzanstieg, weil wir auf diesem stabilen Kernmarkt mit dem neuen Mercedes-Benz Citaro ein qualitativ herausragendes Produkt eingeführt haben.

Der Fokus von **Daimler Financial Services** liegt auch in den kommenden Geschäftsjahren auf profitabilem Wachstum. Im Kerngeschäft mit Fahrzeugfinanzierung und -leasing erwarten wir sowohl beim Vertragsvolumen als auch beim Neugeschäft weitere Zuwächse. Dazu dürften insbesondere das Wachstum in den BRIC-Märkten und das Angebot von Finanzdienstleistungen für die neuen Fahrzeugmodelle im Kompaktwagen-Segment beitragen. Im Versicherungsbereich wollen wir die Zahl der vermittelten Policien weiter steigern und die Markt-durchdringung erhöhen. Ein kräftiges Wachstum erwarten wir auch in unserem neuen Geschäftsbereich »Mobility Services«, in den wir im Jahr 2011 das Mobilitätskonzept car2go integriert haben.

Auf Basis unserer Annahmen zur Entwicklung wichtiger Absatzmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder rechnen wir für den Daimler-Konzern, dass der Absatz in den Jahren 2012 und 2013 insgesamt weiter deutlich gesteigert werden kann.

Umsatz und Ergebnis

Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2011 gehen wir davon aus, dass der **Umsatz** von Daimler in den Jahren 2012 und 2013 weiter zunehmen wird. Die Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung unserer Märkte haben im Verlauf des Jahres 2011 aber spürbar zugenommen. Nach dem derzeitigen Stand der Dinge müssen wir davon ausgehen, dass die Instabilität der internationalen Finanzmärkte auf die Realwirtschaft übergreifen und damit auch die Absatzperspektiven für unsere Fahrzeuge in einem gewissen Umfang beeinträchtigen wird. Vor diesem Hintergrund erwarten wir, dass unser Geschäftsvolumen im Jahr 2012 etwas weniger deutlich als im Vorjahr zulegen wird. Im Rahmen unserer Wachstumsstrategie werden wir aber gerade in den kommenden Jahren zahlreiche neue Modelle einführen. Außerdem werden wir die Wachstumsmärkte in Asien, Osteuropa und Lateinamerika verstärkt für unsere Produkte erschließen – teilweise auch, indem wir vor Ort produzieren. Das von uns erwartete Wachstum wird voraussichtlich von allen Geschäftsfeldern getragen. Dabei dürften Daimler Trucks und Mercedes-Benz Cars absolut gesehen die größten Beiträge leisten. Hohe prozentuale Zuwächse erwarten wir auch bei Mercedes-Benz Vans. In regionaler Hinsicht rechnen wir in den Schwellenländern und in Nordamerika mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Für die **Ertragssituation des Daimler-Konzerns** in den Jahren 2012 und 2013 sind insbesondere die folgenden Faktoren von Bedeutung:

- Wir profitieren von der Tatsache, dass wir mit einer Vielzahl neuer und attraktiver Produkte und mit innovativen Technologien auch in schwierigen Märkten überzeugen können. Mit unserer Initiative »Der Weg zur emissions-freien Mobilität« wollen wir die Umweltfreundlichkeit und Verbrauchseffizienz unserer Fahrzeuge über den Einsatz neuer Technologien weiter verbessern und gleichzeitig mit unseren typischen Produkteigenschaften Sicherheit, Komfort und vor allem Faszination am Markt überzeugen.

- Im Rahmen unserer Wachstumsstrategie erweitern wir unsere Produktionskapazitäten und Vertriebsstrukturen in Nordamerika, Osteuropa und insbesondere in den BRIC-Staaten. Damit sind zwar erhebliche Aufwendungen verbunden, wir können auf diese Weise jedoch am Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage profitieren, das vor allem in den Schwellenländern stattfindet.
- Damit wir unsere Wettbewerbsposition sichern und ausbauen können, liegen unsere Aufwendungen für die Zukunftssicherung in den Jahren 2012 und 2013 weiterhin auf einem sehr hohen Niveau.
- Die derzeit sehr hohen Aufwendungen für unsere Modell-offensive und die Erschließung neuer Märkte werden sich erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung positiv im Ergebnis niederschlagen.
- Indem wir unsere Modulstrategien in den jeweiligen Geschäftsfeldern über das gesamte Produktpotfolio hinweg umsetzen, können wir vor allem bei den Materialkosten erheblich sparen.

Auf der Basis der oben genannten Faktoren und Markterwartungen sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder streben wir für Daimler im Jahr 2012 ein EBIT aus dem laufenden Geschäft in der Größenordnung des Vorjahres an. Dabei unterstellen wir Wechselkurse auf dem derzeitigen Niveau.

Für die einzelnen Geschäftsfelder streben wir die folgenden EBIT-Ziele an:

- Mercedes-Benz Cars: auf Vorjahresniveau
- Daimler Trucks: mindestens auf Vorjahresniveau
- Mercedes-Benz Vans: mindestens auf Vorjahresniveau
- Daimler Buses: mindestens auf Vorjahresniveau
- Daimler Financial Services: leicht unter Vorjahresniveau

Für unser Automobilgeschäft streben wir über die Markt- und Produktzyklen hinweg eine jahresdurchschnittliche Umsatzzrendite von 9% an. Basis hierfür sind die Zielrenditen der einzelnen Geschäftsfelder, die wir ab dem Jahr 2013 nachhaltig erreichen wollen: 10% für Mercedes-Benz Cars, 8% für Daimler Trucks, 9% für Mercedes-Benz Vans und 6% für Daimler Buses. Für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services haben wir uns eine Eigenkapitalrendite von 17% vorgenommen.

Auch in den kommenden Jahren wollen wir unsere Aktionäre in angemessener Form am Unternehmenserfolg beteiligen. Dabei orientieren wir uns an einer Ausschüttungsquote von rund 40% des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Auf dieser Basis werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 4. April 2012 vorschlagen, angesichts der guten Geschäftsentwicklung und des nochmals deutlich gesteigerten Konzernergebnisses die Dividende von 1,85 € auf 2,20 € pro Aktie zu erhöhen. Die Ausschüttungssumme beträgt damit 2.346 (i.V. 1.971) Mio. €.

Für die Jahre 2012 und 2013 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Unseren Finanzbedarf decken wir über eine Vielzahl von Instrumenten, insbesondere über Bankkredite, Kundeneinlagen im Direktbankgeschäft und Anleihen, die wir in verschiedenen Währungen regelmäßig weltweit begeben. Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass wir uns auch im Planungszeitraum zu guten Konditionen refinanzieren können.

Chancen und Risiken

Basis unserer Einschätzungen für die Jahre 2012 und 2013 sind insgesamt stabile politische Rahmenbedingungen sowie die Annahme, dass die Weltwirtschaft als Ganzes nicht erneut in eine Rezession zurückfällt. Außerdem erwarten wir, dass sich der moderate Aufwärtstrend der weltweiten Automobilnachfrage in den Jahren 2012 und 2013 fortsetzt. Zusätzlich zu den Einschätzungen, die wir in diesem Ausblick beschreiben, gibt es weitere Chancen und Risiken, die unsere Absatz-, Umsatz- und Ergebnisperspektiven in positiver oder negativer Hinsicht beeinflussen. Hierzu zählen die Entwicklung der Wechselkurse und der Rohstoffpreise ebenso wie der Markt-erfolg unserer Produkte.

Die größten Einzelrisiken für das laufende Jahr 2012 sehen wir in der sich weiter verschärfenden Staatsschuldenkrise in der Eurozone und daraus resultierenden Turbulenzen an den Finanzmärkten und im Bankensektor. Weitere Risiken sind für uns ein Wachstumseinbruch in China oder/und in den USA, die hohen Preisvolatilitäten auf den Rohstoffmärkten, weiter steigende Inflationsraten sowie ein aufkeimender Protektionismus. Wenn eines dieser Risikoereignisse eintreten sollte, wäre es möglich, dass die Weltwirtschaft nochmals eine rezessive Phase erfährt. Insbesondere aufgrund der Verschuldungskrise in Europa ist die Wahrscheinlichkeit hierfür im Vergleich zum Vorjahr noch einmal deutlich gestiegen.

Die Risiken, die sich aus Wechselkursschwankungen für unser Geschäft ergeben, haben wir für das Jahr 2012 über geeignete Finanzinstrumente bereits weitgehend ausgeschlossen. Speziell beim US-Dollar waren wir Mitte Februar 2012 zu 85% abgesichert.

Grundsätzlich gibt es aber durchaus auch Chancen für eine insgesamt positivere Entwicklung der Weltwirtschaft: Vor allem wenn eine tragfähige Lösung für die Staatsschuldenkrise gefunden wird, könnten Investoren und Konsumenten schneller als erwartet wieder mehr Zuversicht in die Tragfähigkeit des Aufschwungs und die Stabilität des weltweiten Finanzsystems gewinnen. Dies würde sich in Form von vermehrter Nachfrage, höheren Investitionen und steigender Produktion niederschlagen. Dadurch würde sich das Wachstum gerade in den Industrieländern wieder deutlich beschleunigen. Dies gilt vor allem dann, wenn die Geschäftsbanken diesen Aufschwung über entsprechende Kreditexpansion unterstützen und außerdem die Bremswirkungen der staatlichen Konsolidierungsmaßnahmen weniger deutlich ausfallen würden als angenommen.

Aus einem solchen Szenario würden sich dann auch Perspektiven für eine deutlich günstigere Geschäftsentwicklung bei Daimler in den Jahren 2012 und 2013 eröffnen. Zusätzliche Absatz- und Ertragschancen sehen wir insbesondere dann, wenn die reifen Automobilmärkte der Triade USA, Westeuropa und Japan schneller als allgemein erwartet wieder die Größenordnung der Rekordjahre vor der Finanz- und Wirtschaftskrise erreichen.

Mittelfristig eröffnen sich vor allem durch den Ausbau unserer Präsenz in Asien und Osteuropa zusätzliche Wachstums-potenziale. Über unsere Aktivitäten vor Ort schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass wir diese Chancen nutzen können. Gemeinsam mit unseren lokalen Partnern erweitern wir in China die Produktion von Pkw und Transportern und werden künftig auch Lkw und Lkw-Motoren fertigen. Auch in Indien errichten wir ein neues Lkw-Werk und erhöhen die Fertigungskapazitäten für Pkw. In Russland intensivieren wir die Partnerschaft mit dem Lkw-Hersteller Kamaz, und in Ungarn werden wir im Jahr 2012 ein neues Pkw-Werk für die Fertigung unserer neuen Kompaktklasse in Betrieb nehmen.

Darüber hinaus sind die grundlegenden Veränderungen in der Fahrzeugtechnologie, die sich gegenwärtig abzeichnen, zwar einerseits ein Risikofaktor, andererseits können daraus aber auch beträchtliche Chancen entstehen: Wenn es – wie von uns angestrebt – gelingt, mit innovativen Technologien eine Vorreiterrolle bei Fahrzeugen und Lösungskonzepten für nachhaltige Mobilität einzunehmen, dann können sich sowohl beim Absatz als auch beim Ergebnis zusätzliche Wachstums-potenziale ergeben.

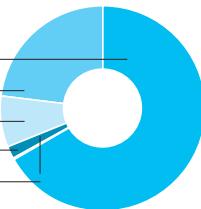
Neue Perspektiven eröffnen sich auch durch richtungweisende Kooperationen, die wir auf verschiedenen Feldern vereinbart haben. Gemeinsam mit unseren Partnern bündeln wir Know-how. Dadurch können wir neue Technologien schneller und kostengünstiger zur Marktreife bringen. Darüber hinaus haben wir die Möglichkeit, in größeren Stückzahlen kostengünstig zu produzieren.

3.43

Sachinvestitionen 2012–2013

in %

Mercedes-Benz Cars	67%
Daimler Trucks	23%
Mercedes-Benz Vans	8%
Daimler Buses	2%
Daimler Financial Services	0,2%



3.44

Sachinvestitionen

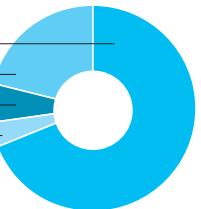
	Ist 2010	Ist 2011	2012-2013
in Milliarden €			
Daimler-Konzern	3,7	4,2	10,6
Mercedes-Benz Cars	2,5	2,7	7,1
Daimler Trucks	1,0	1,2	2,5
Mercedes-Benz Vans	0,1	0,1	0,8
Daimler Buses	0,1	0,1	0,2
Daimler Financial Services	0,01	0,02	0,02

3.45

Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2012–2013

in %

Mercedes-Benz Cars	69%
Daimler Trucks	21%
Mercedes-Benz Vans	6%
Daimler Buses	4%



3.46

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2010	Ist 2011	2012-2013
in Milliarden €			
Daimler-Konzern	4,8	5,6	10,9
Mercedes-Benz Cars	3,1	3,7	7,6
Daimler Trucks	1,3	1,3	2,3
Mercedes-Benz Vans	0,3	0,4	0,6
Daimler Buses	0,2	0,2	0,4

Investitionen

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt erweitern sowie zusätzliche Produktions- und Vertriebskapazitäten aufbauen. Gleichzeitig beabsichtigen wir, den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilbranche federführend mitzugehen. Hierzu werden wir in den Jahren 2012 und 2013 insgesamt rund 10,6 Mrd. € in Sachanlagen investieren; das sind 2,7 Mrd. € mehr als in den beiden vorausgegangenen Jahren. [3.43](#) [3.44](#) Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars liegt der Schwerpunkt auf der Erneuerung und der Erweiterung unseres Produktangebots. Dabei sind die zusätzlichen Modelle im Kompaktwagensegment und die Vorbereitungen für die neue S-Klasse im Werk Sindelfingen die wichtigsten Projekte. Umfangreiche Mittel sind aber auch für die Modernisierung und Erweiterung der Motoren- und Getriebeproduktion im Werk Untertürkheim sowie für den Ausbau unserer Produktionskapazitäten in den USA und in Indien vorgesehen. Daimler Trucks wird in den kommenden Jahren vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte und neue globale Motorenprojekte investieren. Weitere Schwerpunkte sind der Ausbau der Fertigungskapazitäten in Lateinamerika und das neue Lkw-Werk in Indien. Bei Mercedes-Benz Vans stehen der neue City Van Citan, die Weiterentwicklung der bestehenden Modellpalette, die Fertigung und Vermarktung des Sprinter in Argentinien sowie der Ausbau der Vertriebs- und Serviceorganisation im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Vorleistungen für neue Modelle und alternative Antriebe.

Über die Sachinvestitionen hinausgehend bauen wir unsere Position in den Schwellenländern über zielgerichtete Finanzinvestitionen in Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen aus. Darunter fallen beispielsweise unsere Joint Venture mit BAIC und Foton in China.

Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen auszubauen. Insbesondere mit innovativen Lösungen für eine emissionsarme und sichere Mobilität wollen wir uns Vorteile im Wettbewerb verschaffen. Darüber hinaus möchten wir mit neuen und attraktiven Produkten, die auf die Anforderungen der Kunden zugeschnitten sind, die Wachstumschancen der weltweiten Automobilmärkte ausschöpfen. Hierzu wird Daimler im Zeitraum von 2012 bis 2013 insgesamt 10,9 Mrd. € für Forschungs- und Entwicklungskosten einsetzen. [3.45](#) [3.46](#) Nochmals deutlich höher als in den vorausgegangenen beiden Jahren sind mit 7,6 Mrd. € die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars. Ein Großteil dieser Mittel fließt in neue Fahrzeugmodelle. Im Rahmen der Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« wird Mercedes-Benz Cars das Modellprogramm bis zum Jahr 2015 um insgesamt zehn neue Fahrzeuge erweitern – und zwar über alle Segmente hinweg, von den neuen Kompakten bis hin zum S-Klasse Segment. Wesentliche Projekte sind auch die Nachfolgemodelle der C- und S-Klasse, der neue smart sowie neue Motoren und alternative Antriebssysteme. Bei Daimler Trucks werden sich die Forschungs- und Entwicklungskosten weiterhin auf einem hohen Niveau bewegen.

Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Entwicklung und Anpassung neuer Motoren-Generationen, mit denen wir die sich laufend verschärfenden Abgasvorschriften erfüllen, sowie auf Folgegenerationen für bestehende Produkte. Die Erfüllung künftiger Abgasnormen ist auch bei Mercedes-Benz Vans und bei Daimler Buses ein wichtiger Forschungs- und Entwicklungs-schwerpunkt. Insbesondere bei Daimler Buses spielen zudem alternative Antriebssysteme eine wichtige Rolle.

Über die oben genannten Projekte hinausgehend hat Daimler im Forschungsbudget umfangreiche Mittel für neue Technologien eingeplant, mit denen wir die Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs verbessern wollen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor dem Hintergrund der erwarteten Geschäftsentwicklung werden die Produktionsumfänge in den Jahren 2012 und 2013 weiter ansteigen. Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele erreichen zu können, werden wir in allen Geschäftsfeldern zusätzliches Personal benötigen. Im Rahmen der Erweiterung unserer Produktionskapazitäten werden wir vor allem in Nordamerika, Asien und Ungarn weitere Arbeitsplätze schaffen. Mit dem Aufbau der Produktionskapazitäten im Ausland sichern wir aber auch die Arbeitsplätze in Deutschland ab. Aufgrund der angestrebten Produktivitätsfortschritte wird die Zahl der Beschäftigten insgesamt deutlich geringer steigen als das Absatzniveau.

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung zukünftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschärfung der Staatsschuldenkrise in der Eurozone, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, Industriunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen der Wechselkurse, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kosten-reduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, insbesondere EADS, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugmission, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher Untersuchungen und der Ausgang anhänger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risikobericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden 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 auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Geschäftsfelder

Dank eines attraktiven Produktangebots haben die Geschäftsfelder von Daimler vom Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage profitiert. Bei Absatz und Umsatz wurden überwiegend deutliche Wachstumsraten erzielt. Unsere Marktposition konnten wir in vielen Bereichen ausbauen.

4 | Geschäftsfelder

130-133 Mercedes-Benz Cars

- Absatz, Umsatz und Ergebnis auf Rekordniveau
- Neue Kompaktwagengeneration mit B-Klasse gestartet
- Zusätzliche Modelle im Luxussegment angekündigt
- CO₂-Ausstoß mit neuen Motoren weiter gesenkt
- Zahlreiche Auszeichnungen für Mercedes-Benz
- EBIT von 5,2 Mrd. € und Umsatzrendite von 9,0%

140-141 Daimler Buses

- Absatz trotz schwieriger Bedingungen auf 39.700 Einheiten gesteigert
- Positive Geschäftsentwicklung in Lateinamerika und in der Türkei
- Neuer Stadtbus Mercedes-Benz Citaro vorgestellt
- EBIT von 162 Mio. €

134-137 Daimler Trucks

- Fahrzeugabsatz in den Kernmärkten deutlich über Vorjahr
- Der Actros – neues Flaggenschiff für Mercedes-Benz Trucks
- Präsenz in den RIC-Staaten ausgebaut
- Global-Excellence-Initiative fortgesetzt
- EBIT auf 1,9 Mrd. € kräftig gesteigert

142-143 Daimler Financial Services

- Positive Geschäftsentwicklung in allen Regionen
- Neuer Geschäftsbereich »Mobility Services«
- Auszeichnungen zur Kunden- und Händlerzufriedenheit
- EBIT erreicht mit 1,3 Mrd. € neuen Rekordwert

138-139 Mercedes-Benz Vans

- Deutliches Plus beim Absatz mit 264.200 Einheiten
- Führende Marktposition in der Europäischen Union behauptet
- Neue Produkte für Lateinamerika
- EBIT mit 835 Mio. € fast verdoppelt

Mercedes-Benz Cars

Das Jahr 2011 war für Mercedes-Benz Cars ein Jahr der Rekorde. Bei Absatz, Umsatz, Produktion und Ergebnis haben wir Höchstwerte erzielt. Wichtige Produktneuheiten waren die neue Generation der C-Klasse, das C-Klasse Coupé, der neue SLK Roadster und die M-Klasse. Darüber hinaus haben wir die neue B-Klasse eingeführt – das erste von insgesamt fünf Modellen der neuen Kompaktwagengeneration. Mit unserer Produktoffensive und dem gezielten Ausbau des weltweiten Produktionsverbunds schaffen wir die Voraussetzungen für weiteres Wachstum.

4.01

Mercedes-Benz Cars

	2011	2010	11/10
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	5.192	4.656	+12
Umsatz	57.410	53.426	+7
Umsatzrendite	9,0%	8,7%	-
Sachinvestitionen	2.724	2.457	+11
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.733	3.130	+19
davon aktiviert	1.051	940	+12
Produktion	1.392.083	1.312.456	+6
Absatz	1.381.416	1.276.827	+8
Beschäftigte (31.12.)	99.091	96.281	+3

Absatz, Umsatz, Produktion und Ergebnis auf Rekord-

niveau. Mercedes-Benz Cars mit den Marken Mercedes-Benz, Maybach und smart hat im Berichtsjahr 1.381.400 (i.V. 1.276.800) Fahrzeuge abgesetzt und damit ein neues Rekordniveau erreicht. **↗4.01** Auch der Umsatz konnte um 7% auf den Höchststand von 57,4 Mrd. € gesteigert werden. Das EBIT stieg auf 5,2 (i.V. 4,7) Mrd. €, und die Umsatzrendite erreichte 9,0%. Triebfeder dieser positiven Entwicklung waren der Erfolg unserer Fahrzeuge und die Absatzdynamik vor allem in den Märkten Asiens. Dass wir das Ergebnis trotz hoher Vorleistungen für Forschung und Entwicklung und der Einführung zahlreicher neuer Modelle verbessern konnten, ist aber auch auf umfangreiche Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und zur Senkung der Kosten zurückzuführen.

Mercedes-Benz mit Rekordabsatz. Im Jahr 2011 haben wir mit 1.279.100 (i.V. 1.178.300) abgesetzten Pkw der Marke Mercedes-Benz eine neue Bestmarke erzielt und damit unsere Position in zahlreichen Märkten verbessert. **↗4.02** Die Limousinen der S-Klasse, der C-Klasse sowie der CLS und das E-Klasse Cabriolet sind in ihren jeweiligen Marktsegmenten weltweit führend.

4.02

Pkw-Absatz

	2011	2010	11/10
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Mercedes-Benz	1.279	1.178	+9
davon: A-/B-Klasse	192	222	-14
C-/CLK-/SLK-Klasse	412	342	+20
E-/CLS-Klasse	340	331	+3
S-/CL-/SL-Klasse/ SLR/SLS/Maybach	81	80	+0
M-/R-/GL-/GLK-/G-Klasse	254	203	+25
smart	100	94	+6
Mercedes-Benz Cars ¹	1.381	1.277	+8
davon: Westeuropa	625	636	-2
davon: Deutschland	291	293	-1
NAFTA	288	256	+13
davon: USA	250	220	+14
China	223	160	+39
Japan	32	31	+4

Dank des großen Markterfolgs der neuen Generation unserer C-Klasse, des neuen C-Klasse Coupés und des neuen Roadsters SLK stieg der Absatz im C-Klasse Segment um 20% auf 411.800 Fahrzeuge. Auch im Segment der E-Klasse und CLS-Klasse haben wir den Absatz um 3% auf 340.100 Fahrzeuge gesteigert. Besonders erfolgreich war hier der CLS, dessen Absatz sich durch den Modellwechsel mit 35.300 Fahrzeugen mehr als verdreifacht hat. Im Luxussegment erreichte der Absatz von Mercedes-Benz 80.700 (i.V. 80.400) Fahrzeuge, und bei den Geländewagen konnten wir trotz des Modellwechsels bei der M-Klasse einen deutlichen Zuwachs von 25% auf 254.300 Fahrzeuge erzielen. Aufgrund der Modellwechsel in der Kompaktklasse verringerten sich die Auslieferungen der A- und B-Klasse auf 192.300 (i.V. 222.400) Fahrzeuge. Die neue B-Klasse, die wir seit November 2011 an unsere Kunden ausliefern, wurde im Markt sehr positiv aufgenommen. Dies gilt auch für die neue M-Klasse, die seit September 2011 verfügbar ist.

¹ Einschließlich in Südafrika gefertigter und/oder verkaufter Mitsubishi-Fahrzeuge.



Mit dem komplett neu entwickelten Luxusroadster SL setzt Mercedes-Benz im Jahr 2012 eine Tradition fort, die vor 60 Jahren begann.

Wie bereits im Vorjahr konnte Mercedes-Benz den Absatz in zahlreichen Märkten teilweise deutlich steigern. **↗ 4.02** In Deutschland hat Mercedes-Benz mit 262.300 (i. V. 265.000) ausgelieferten Fahrzeugen seine Position als erfolgreichste Premiummarke behauptet. Dabei sorgten die neuen Modelle der B- und M-Klasse zum Jahresende für positive Impulse. In Westeuropa (ohne Deutschland) erreichte der Absatz vor allem aufgrund der schwierigen Marktsituation in Südeuropa nicht ganz das Vorjahresniveau. In den USA konnten wir hingegen einen Zuwachs von 14% auf 246.700 Fahrzeuge erzielen und somit stärker als der Markt wachsen. Ausschlaggebend dafür war insbesondere der Erfolg der neuen C-Klasse Generation sowie der neuen M-Klasse. Sehr positiv entwickelte sich unser Geschäft weiterhin in den Schwellenländern. So wurden in China im Berichtsjahr 211.100 Fahrzeuge (+35%) abgesetzt. Sehr begehrt waren dort besonders hochwertige Modelle der S-Klasse, der M-Klasse und der R-Klasse. Hohe zweistellige Wachstumsraten erzielten wir auch in Russland (+47%), Brasilien (+41%), Taiwan (+34%), Indien (+28%) und Südkorea (+27%).

C-Klasse erneuert und mit neuem Coupé. Umfassend modernisiert präsentierte sich im Frühjahr die C-Klasse. Front- und Heckpartie sind markanter gestaltet, und das deutlich aufgewertete Interieur unterstreicht den Premiumanspruch der neuen Modellgeneration. Mit den neuen Motoren, dem weiterentwickelten Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS sowie der ECO Start-Stopp-Funktion konnte der Verbrauch um bis zu 31% gesenkt werden. Zehn neue Fahrassistenzsysteme, von der Müdigkeitserkennung ATTENTION ASSIST bis zur Abstandsregelung DISTROニック PLUS, sorgen für einen herausragenden Sicherheitsstandard. Die neue Telematikgeneration bietet unter anderem Internetanschluss und bei der Navigation 3-D-Optik mit plastischen Stadtmodellen.

Mit dem neuen Coupé der C-Klasse betritt Mercedes-Benz ein neues Marktsegment und bietet erstmals ein kompaktes klassisches Coupé an. Elegantes Design und ein expressiver Charakter prägen das neue Coupé, das seit Juni an unsere Kunden ausgeliefert wird.

Die neue B-Klasse: perfekter Raum in seiner schönsten Form. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt feierte Mercedes-Benz im September sechs Welt-Premieren. Im Mittelpunkt des Messeauftritts stand die neue Mercedes-Benz B-Klasse, die sich noch vielseitiger und gleichzeitig noch dynamischer, effizienter und sicherer als das Vorgängermodell präsentierte. Maßstäbe setzt die neue B-Klasse unter anderem mit vier hocheffizienten Motoren, die souveränen Fahrspaß ab einem Verbrauch von 4,4 l/100 km (114 g CO₂/km) ermöglichen. Die umfassende Sicherheitsausstattung, darunter die serienmäßige Kollisionswarnung Collision Prevention Assist, ist einzigartig im Kompaktwagen-Segment. Im Rahmen unserer Modelloffensive werden wir unser Angebot im Kompaktwagensegment in den nächsten Jahren schrittweise verbreitern.

Dass wir mit der neuen B-Klasse auch für elektrische Antriebskonzepte bestens gerüstet sind, zeigt das Concept B-Class E-CELL PLUS, das erste Mercedes Elektrofahrzeug mit Range Extender. Die Kombination aus batterie-elektrischem Antrieb und Benzinmotor sorgt für bestmögliche Alltags- und Langstreckentauglichkeit mit bis zu 600 km Reichweite (vgl. S. 44 und S. 150).

Weitere Modellneuheiten 2011. Der völlig neu entwickelte Mercedes-Benz SLK, der seit Ende März ausgeliefert wird, hebt Fahrvergnügen und Open-Air-Genuss auf ein neues Niveau. Eine Weltpremiere im SLK ist das Panorama-Variodach mit MAGIC SKY CONTROL, das sich auf Knopfdruck hell oder dunkel schalten lässt. Beispielhafte Effizienz und sportliches Temperament garantieren neue kraftvolle Vier- und Sechszylinder-Motoren mit serienmäßiger ECO Start-Stopp-Funktion.

Im Juni haben wir die dritte Generation der M-Klasse der Öffentlichkeit präsentiert. Die neue M-Klasse überzeugt vor allem durch ihre niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerte. Die gesamte Modellpalette der neuen M-Klasse benötigt im Vergleich zu den Vorgängerfahrzeugen durchschnittlich 25% weniger Kraftstoff. Ausgezeichnete Sicherheit sowie ausgewogener Fahrkomfort bei hoher Fahrdynamik sowohl auf der Straße als auch abseits befestigter Wege gehören zu den weiteren Stärken des permanent allradgetriebenen Premium-Geländewagens. Besonders sparsam ist der ML 250 BlueTEC 4MATIC, der sich mit einem NEFZ-Verbrauch von 6,0 l/100 km (158 g CO₂/km) begnügt.



Die neue B-Klasse läutet ein neues Zeitalter in der Kompaktklasse bei Mercedes-Benz ein.

Offensive im Luxussegment. Im November 2011 haben wir entschieden, dass es für den Maybach keinen Nachfolger geben wird. Spätestens wenn im Jahr 2013 die neue S-Klasse startet, wird die Maybach-Produktion auslaufen. Um den bisherigen Maybach-Kunden auch weiterhin attraktive Alternativen anbieten zu können, werden wir das Angebot der Kernmarke Mercedes-Benz im Luxussegment schrittweise um drei zusätzliche Modelle erweitern. Insgesamt haben wir seit dem Jahr 2002 mehr als 3.000 Maybach-Fahrzeuge produziert. Im Durchschnitt der vergangenen Jahre hatte Maybach in der Klasse der absoluten Luxuslimousinen einen Marktanteil von rund 25%.

smart fortwo electric drive. Umweltfreundlicher Fahrspaß zum kundenfreundlichen Preis: Unter diesem Motto startet der neue smart fortwo electric drive ab dem Jahr 2012 sukzessive in über 30 Märkten rund um den Globus. Im Rahmen unseres neuen sale&care-Vertriebsmodells bieten wir den Elektrosmart in Deutschland für deutlich unter 16.000 € netto an – plus weniger als 60 € netto Monatsmiete für die Batterie. Das Fahrzeug kann aber auch inklusive Batterie gekauft oder geleast werden. Seinen Vorgänger übertrifft der neue smart fortwo electric drive in vielerlei Hinsicht: Für mehr Fahrspaß sorgt die weiterentwickelte Antriebstechnik. Deutlich über 140 km Reichweite ermöglicht die neue Lithium-Ionen-Batterie, die erstmals von der Deutschen Accumotive kommt. Komplett entleert lässt sich die Batterie in maximal acht Stunden an der Haushaltssteckdose wieder voll aufladen. Mit der optionalen Schnellladefunktion verkürzt sich die Ladezeit sogar auf weniger als eine Stunde. Als perfekte Ergänzung zum smart fortwo electric drive bietet smart ab 2012 auch das elektrische smart ebike an, das seinen Fahrer dank Motorunterstützung entspannt und stressfrei zum Ziel bringt.

Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 99.700 smart fortwo abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 6% übertroffen. Besonders erfolgreich war smart in China: Dort hat sich der Absatz mit 12.000 Fahrzeugen mehr als verdreifacht.

Die SLS AMG Familie ist komplett. Nach dem Flügeltürer, den unsere Performance-Marke AMG im Jahr 2009 präsentiert hatte, folgte im Jahr 2011 für den SLS GT3 der Rennwageneinsatz im Kundensport. Als dritte SLS-Variante wurde im Berichtsjahr der SLS Roadster vorgestellt. Der offene SLS ist Supersportwagen, Cruiser und Traumwagen in einem. Das gilt auch für die vierte Variante, den SLS E-CELL: Nach dem Produktionsbeschluss für eine Kleinserie arbeitet AMG mit Hochdruck am SLS mit Elektroantrieb. Weitere AMG High-Performance-Fahrzeuge sind der CLS 63, der E 63 und der ML 63, angetrieben vom effizienten Achtzylinder-Biturbomotor M157. Das neue C 63 Coupé und die Black-Series-Variante runden das Portfolio ab. Besonders effizient zeigt sich der SLK 55: Sein neu entwickelter Achtzylinder-Saugmotor M152 fasziniert mit einer aus der Formel 1 abgeleiteten Zylinderabschaltung und kombiniert höchste Performance mit niedrigen Verbrauchswerten.

Investitionen in das weltweite Produktionsnetzwerk. Der gezielte Ausbau des internationalen Produktionsnetzwerks ist ein wichtiger Baustein unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020«. Gleichzeitig unterstreichen wir mit substanziel len Investitionen in die deutschen Werke, dass der Standort Deutschland unverändert das Herzstück unseres Produktionsverbunds bleibt.

Um die enormen Wachstumschancen des chinesischen Marktes nutzen zu können, werden wir mit unserem Partner Beijing Automotive Industry Corporation (BAIC) künftig noch intensiver zusammenarbeiten. Hierzu werden wir rund 2 Mrd. € in das Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) investieren. In diesem Rahmen sollen die Fertigungskapazitäten von BBAC für die C-Klasse und die E-Klasse Langversion von derzeit jährlich rund 80.000 Fahrzeugen der Marktlage entsprechend in den kommenden Jahren schrittweise erhöht werden. Bereits im Jahr 2011 haben wir die lokale Fertigung für den chinesischen Markt um den kompakten Geländewagen GLK erweitert; ab 2013 sollen dann schrittweise auch drei unserer neuen Kompaktklasse-Fahrzeuge in China vom Band laufen. In einem neuen Motorenwerk wird ab 2013 die Produktion von Vierzylinder-Ottomotoren aufgenommen. Darüber hinaus errichten wir in China ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum.



Form vollendet – Mit dem expressiven Coupé der C-Klasse bietet Mercedes-Benz erstmals ein kompaktes klassisches Coupé an.

Im Werk Tuscaloosa, USA, investieren wir im Zeitraum von 2010 bis 2014 insgesamt 2,4 Mrd. US-. Das Werk ist der traditionelle Standort für Geländewagen der M-, GL- und R-Klasse und wird ab 2014 auch die C-Klasse für den nordamerikanischen Markt produzieren. Ab 2015 soll in Tuscaloosa zusätzlich eine neue Mercedes-Benz Baureihe als fünftes Produkt vom Band laufen.

Für die Produktion unserer neuen Kompaktklasse-Modelle investieren wir im Werk Rastatt 600 Mio. € und in unserem neuen Werk in Kecskemét, Ungarn, 800 Mio. €. In Rastatt ist die Fertigung der neuen B-Klasse im September 2011 angelaufen. Ab Frühjahr 2012 wird das neue Werk in Ungarn im Verbund mit Rastatt die Produktion aufnehmen.

Angesichts der zahlreichen Produktanläufe und der mittelfristig angestrebten Produktionsumfänge wird die Fertigung von Motoren, Achsen und Getrieben im Stammwerk Untertürkheim in den Jahren 2011 und 2012 für mehr als 1,5 Mrd. € erweitert und modernisiert.

CO₂-Ausstoß weiter gesenkt. Mit unseren neuen und verbrauchsarmen Motoren, der ECO Start-Stopp-Technologie und neuen, besonders sparsamen Modellvarianten konnten wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr von 158 g/km auf 150 g/km verringern, und das trotz eines höheren Anteils besonders hochwertiger Fahrzeuge. Unser Ziel ist es, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union bis zum Jahr 2016 auf 125 g/km zu senken (vgl. S. 94 f. und 148 f.).

Zahlreiche Auszeichnungen für Mercedes-Benz Pkw. In den Kategorien Sicherheit, Design, Wertbeständigkeit, Service und insbesondere auch für die Qualität unserer Pkw wurde Mercedes-Benz im Jahr 2011 erneut von verschiedenen Institutionen ausgezeichnet.

Zum »Besten Auto des Jahres« wählten die Leser der Fachzeitschrift »auto motor und sport« die S-Klasse und den Mercedes-Benz SLS AMG. Zum dritten Mal in Folge hat Mercedes-Benz mit dem neuen SLK den AUTO BILD Design Award gewonnen, und unser Design-Team wurde beim Automotive Brand Contest zum »Team of the Year« gekürt. Im Rahmen der »Vehicle Ownership Satisfaction Studie« für Deutschland des Marktforschungsinstituts J.D. Power erhielten die C-, die E- und die M-Klasse von Mercedes-Benz in ihrem Segment die Bestnoten. Außerdem wurden unsere Werke Bremen und East London mit dem J.D. Power Gold Plant Quality Award als beste Produktionswerke in Europa und Afrika ausgezeichnet. Für die hervorragende Insassensicherheit erhielten die B-Klasse, die M-Klasse und das C-Klasse Coupé als Sieger ihrer Fahrzeugklasse von der unabhängigen europäischen Sicherheitsvereinigung Euro NCAP jeweils die Bestwertung von fünf Sternen. Auch die Werkstätten von Mercedes-Benz konnten im Test des deutschen Automobilclubs ADAC mit der Note »sehr gut« erneut den Spitzenplatz in der Branche erreichen. Darüber hinaus hat Mercedes-Benz die zufriedensten Händler in Deutschland – zu diesem Ergebnis kommt der in Frankfurt am Main verliehene »SchwackeMarkenMonitor« 2011.

Das Beste oder nichts. Im Jubiläumsjahr 2011 konnten wir mit einer Vielzahl von Kommunikationsaktivitäten rund um das Thema »Zukunft der Mobilität« international Akzente setzen. Unser Marken-Claim »Das Beste oder nichts« ist inzwischen weltweit erfolgreich verankert. Das international renommierte Interbrand-Ranking bestätigt dies: Mercedes-Benz ist erneut die wertvollste Automobilmarke im Premiumsegment sowie die wertvollste europäische Marke insgesamt. Mit neuen Modellen wie dem CLS, SLK und SLS AMG Roadster haben wir verstärkt die für Mercedes-Benz typische, kultivierte Sportlichkeit unterstrichen. Dies wirkt auch positiv auf die Öffnung der Marke in Richtung neue Zielgruppen, die maßgeblich durch unsere Produktoffensive im Kompaktwagensegment vorangetrieben wird. Einen ersten Ausblick auf die neue kompakte Modellgeneration haben wir bereits im April in Shanghai mit dem Concept A-Class (vgl. S. 38) gegeben, das auch außerhalb des klassischen Automobilumfelds begeistert aufgenommen wurde.

Daimler Trucks

2011 war für Daimler Trucks ein starkes Geschäftsjahr; jedoch hat sich gezeigt, dass das wirtschaftliche Umfeld volatil bleibt. Mit unserer Global-Excellence-Strategie sind wir darauf sehr gut vorbereitet: Wir erneuern unsere Produktpalette in allen Geschäftsbereichen und Regionen überaus erfolgreich. Bestes Beispiel: der neue Mercedes-Benz Actros, der bereits im Jahr seiner Einführung zum »Truck of the Year« gekürt wurde. Nach der Naturkatastrophe in Japan konnte Fuso dank des außerordentlichen Einsatzes seiner Mitarbeiter schnell wieder an das vorherige Produktionsniveau anknüpfen. Darüber hinaus steigern wir weltweit die Effizienz durch eine noch stärkere globale Zusammenarbeit zwischen Einkauf, Produktion und Produktionsplanung.

4.03

Daimler Trucks

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
EBIT	1.876	1.332	+41
Umsatz	28.751	24.024	+20
Umsatzrendite	6,5%	5,5%	-
Sachinvestitionen	1.201	1.003	+20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.321	1.282	+3
davon aktiviert	251	373	-33
Produktion	435.918	360.896	+21
Absatz	425.756	355.263	+20
Beschäftigte (31.12.)	77.295	71.706	+8

Sehr positive Entwicklung von Absatz, Umsatz und EBIT.

Die wirtschaftliche Erholung der Lkw-Märkte hat sich im Jahr 2011 fortgesetzt, allerdings belastete die Vertrauenskrise infolge der öffentlichen Verschuldung die Entwicklung im zweiten Halbjahr. Daimler Trucks konnte seine Absatz- und Ergebnissituation im Vergleich zum Vorjahr nochmals signifikant verbessern. In unseren Kernregionen NAFTA, Europa, Asien und Lateinamerika übertrafen unsere Fahrzeugabsätze die Vorjahreswerte deutlich. Weltweit stieg der Absatz um 20% auf 425.800 Fahrzeuge, der Umsatz erhöhte sich ebenfalls um 20% auf 28,8 Mrd. €, und beim EBIT konnten wir einen kräftigen Anstieg um 41% auf 1,9 Mrd. € erzielen.

Absatzerfolge in Europa und Lateinamerika.

Trucks Europa/Latinamerika trägt die globale Verantwortung für alle Lkw-Aktivitäten des Daimler-Konzerns unter der Marke Mercedes-Benz. Mit einer nochmals deutlichen Steigerung auf 159.300 (i. V. 135.200) Fahrzeuge erreichte der Gesamtabsatz von Trucks Europa/Latinamerika das hohe Niveau von 2007. Einen wesentlichen Beitrag lieferte die Region Westeuropa, wo wir unsere Marktführerschaft im Bereich der mittelschweren und schweren Lkw behaupten konnten. Hier lag der Anstieg bei 14% auf 57.100 Lkw; dabei sind wir auch im wichtigen deutschen Markt führend. In Osteuropa haben wir mit einem kräftigen Absatzanstieg um 50% auf 28.500 Fahrzeuge in vollem Umfang an der guten Marktentwicklung partizipiert. Im wichtigen türkischen Markt stiegen unsere Verkäufe um 46% auf 16.800 Fahrzeuge. Dort bieten wir seit Ende 2010 die komplette Mercedes-Benz Modellpalette an. In Russland haben sich unsere Verkäufe mit 3.300 Fahrzeugen dank der erfolgreichen Kooperationsaktivitäten mit Kamaz verdoppelt. Mit 52.600 Fahrzeugen erzielten wir in Lateinamerika einen neuen Absatzrekord. Im größten Markt Brasilien erreichte unser Absatz trotz eines intensiven Wettbewerbs mit 44.100 Fahrzeugen wieder das hohe Niveau des Vorjahrs. Angesichts der historisch hohen Nachfrage nach mittleren und schweren Lkw werden neben dem Werk in São Bernardo seit Anfang 2012 auch in Juiz de Fora Mercedes-Benz Lkw für den lateinamerikanischen Markt produziert. Zusätzliche Absatzimpulse kamen insbesondere aus Argentinien. Die Ablösung der bisherigen Euro-III-Emissionsvorschriften durch den strenger Euro-V-Standard im Jahr 2012 in Brasilien und im Jahr 2013 in Argentinien führt derzeit zu einer Umstellung der Modellpaletten bei den Lkw-Herstellern. Wir sind mit unserem Portfolio dafür bestens gerüstet.

4.04

Absatz

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
in 1.000 Einheiten			
Gesamt	426	355	+20
Westeuropa	61	55	+11
davon: Deutschland	31	30	+3
Großbritannien	8	6	+30
Frankreich	8	6	+32
NAFTA	114	77	+49
davon: USA	97	63	+55
Lateinamerika (ohne Mexiko)	62	58	+7
davon: Brasilien	44	44	-0
Asien	135	120	+12
davon: Japan	27	25	+9



Das Jahr 2011 stand bei Daimler Trucks im Zeichen der Markteinführung des neuen Actros.

Starker Auftritt von Trucks NAFTA. Trucks NAFTA ist der führende Lkw-Hersteller in den Klassen 6-8 in Nordamerika. Mit den Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses bieten wir hochinnovative, leistungsfähige Fahrzeuge im Bereich der schweren Klassen für den Spezial- und Langstreckeneinsatz, mittelschwere Lkw vor allem für den Verkehrsverkehr sowie Sonderfahrzeuge für Kommunen und das Baugewerbe an.

Im Geschäftsjahr 2011 konnte Trucks NAFTA weltweit 118.800 Fahrzeuge absetzen; das ist ein signifikanter Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 50%. Dabei profitierten wir in der NAFTA-Region von der anhaltend hohen Lkw-Nachfrage, die weitgehend vom Ersatzinvestitionsbedarf getragen wurde. Dank des hervorragenden Produktangebots haben wir unsere führende Wettbewerbsposition in den Klassen 6-8 mit einem Marktanteil von 31,9% (i. V. 31,6%) nochmals gefestigt. Auf anderen Kontinenten ist die Nachfrage nach unseren Produkten ebenfalls hoch: Im Geschäftsjahr 2011 haben wir den Coronado auch in Australien und Neuseeland eingeführt. Bei seiner Vorstellung in Melbourne und Christchurch wurden bereits während der Präsentations-Events erste Bestellungen abgegeben. Auch in Sachen Umwelt sind wir Vorreiter: Mit insgesamt 3.800 Erdgasfahrzeugen unterstreicht Trucks NAFTA die Akzeptanz alternativer Antriebstechnologien bei seinen Kunden und ist in diesem Bereich der führende Nutzfahrzeughersteller in Nordamerika. Auf der 40. Mid-America Trucking Show (MATS) in Louisville, der größten Lkw-Messe in den USA, hatten der Western Star 4700 sowie ein Lkw der Freightliner SD-Baureihe ihren ersten großen Auftritt. Die beiden neuen Lkw erweitern das Angebot im Vocational-Segment.

Neue Marke Detroit. Unter der neuen Marke »Detroit« werden ab sofort alle Komponenten des Lkw-Antriebsstrangs gebündelt. Dazu gehören vor allem die hochmodernen Dieselmotoren vom Typ DD13, DD15 und DD16; der Name steht in Anlehnung an die bekannte Marke Detroit Diesel. Mit diesem Schritt optimieren wir unser Angebot an maßgeschneiderten, aufeinander abgestimmten Komponenten. Neben dem Einbau in unsere Fahrzeuge bei Trucks NAFTA werden die Produkte auch von anderen Nutzfahrzeuganbietern als Antriebskomponenten für deren Fahrzeuge nachgefragt.

Trucks Asia weitet internationale Marktpresenz aus.

Die Marke Fuso hat sich dank der Lkw-Modelle Canter, Fighter und Super Great im Segment leichter bis schwerer Lkw weltweit einen Namen als qualitätsbewusster Hersteller gemacht. Fuso ist außerdem das Kompetenzzentrum für leichte Lkw und modernste Hybridelektrotechnologie von Daimler Trucks. Vor diesem Hintergrund hat Fuso auf der Tokyo Motor Show im November das Fahrzeugkonzept eines schweren Hybrid-Lkw vorgestellt. Erste Tests des Super Great HEV haben eine erhebliche Verbesserung der Kraftstoffeffizienz gegenüber konventionellen Dieselfahrzeugen bewiesen.

Auch in den Fuso Produktionswerken wurde als Folge der Naturkatastrophe in Japan die Produktion zunächst eingestellt. Mittels effizienter Maßnahmen konnte jedoch trotz eines schwierigen Versorgungs- und Marktfelds bereits im Juni wieder mit hoher Auslastung produziert werden. Die voranschreitenden Wiederaufbauaktivitäten in Japan haben einen erhöhten Transportbedarf mit sich gebracht, der sich in einer verstärkten Nutzfahrzeugnachfrage niederschlägt. Expertenteams von Fuso haben fallweise auftretende Störungen, die durch Versorgungsschwierigkeiten unserer Lieferanten verursacht waren, intensiv verfolgt und deren Behebung aktiv unterstützt. Dadurch konnte Fuso im Gesamtjahr mit 147.700 Fahrzeugen weltweit sogar 5% mehr absetzen als im Jahr davor. Dabei entfielen 27.000 Fahrzeuge auf den japanischen Markt, was einem Anstieg von 9% entspricht. Hier konnten wir dank der hervorragenden Kundenakzeptanz des Fuso Canter im Segment leichter Lkw unseren Marktanteil auf 23,5% deutlich steigern. Sehr erfreulich ist auch die Absatzentwicklung in Indonesien (+11%) und Taiwan (+42%): In beiden Märkten sind wir mit 48,7% beziehungsweise 55,8% Marktanteil klar die Nummer eins im Lkw-Segment. In Osteuropa beträgt der Anstieg 28%. Dabei haben wir in Russland mit 2.000 verkauften Fahrzeugen (i. V. 800) einen weiteren Meilenstein im Rahmen unserer Kooperationsaktivitäten erreicht. Auch in der NAFTA-Region stiegen die Absätze von Trucks Asia deutlich um 16% auf 3.500 Fahrzeuge. Zusätzlich fand Anfang Oktober die Markteinführung von mittelschweren Fuso Lkw in Südafrika statt.

Mit dem Zukunftsprogramm »Fuso 2015« will Trucks Asia die Herausforderungen der kommenden Jahre angehen. Das Programm definiert fünf strategische Ziele: Vorreiter bei grünen Innovationen, Nummer eins bei den Kunden in Japan, profitalber Global Player, Effizienz-Meister sowie Nutzfahrzeug-Arbeitgeber Nummer eins in Japan.



Die Vorreiterrolle bei grünen Innovationen ist ein strategischer Eckpfeiler des Zukunftsprogramms »Fuso 2015«.

Der Actros – neues Flaggschiff für Mercedes-Benz Trucks.

Gottlieb Daimler verkaufte 1896 den ersten Lkw der Welt. Auch mehr als 100 Jahre später sind Mercedes-Benz Lkw auf dem europäischen und lateinamerikanischen Markt das Synonym für höchste Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit sowie für erstklassige Produkt- und Servicequalität. Hohe Kompetenzen für vielseitige, kundenorientierte Transportlösungen beweisen die Modelle Actros, Axor und Atego im Segment der schweren und mittleren Lkw für den Fern-, Baustellen- und Verteilerverkehr sowie die Mercedes-Benz Special Trucks Econic, Zetros und Unimog.

Der komplett neu entwickelte Actros, der Ende September im Werk Wörth in Serienproduktion ging, bestätigt eindrücklich unsere Innovationsführerschaft. Nur wenige Wochen nach Beginn seiner Serienproduktion wurde der neue Actros bereits zum »Truck of the Year« gewählt. Laut der internationalen Experten-Jury hat der neue Actros »...die Messlatte bei Effizienz, Sicherheit und Komfort neu aufgelegt«. Der Actros ist das Ergebnis einer kompletten Neuentwicklung. Seine Stärken zeigt er insbesondere bei Wirtschaftlichkeit, Fahrdynamik und Komfort. So reduziert sich im Vergleich zum bewährten Vorgängermodell der Kraftstoffverbrauch in der Euro-V-Ausführung um bis zu 7% und in der Euro-VI-Ausführung um bis zu 4%. Umgerechnet heißt das: Der neue Actros nähert sich pro Tonne Nutzlast einem Verbrauch von nur 1 l/100 km. Insbesondere dieser geringe Kraftstoffverbrauch war angesichts der einzigartigen Euro-VI-Technologie ausschlaggebend bei der Verleihung des »europäischen Transportpreises für Nachhaltigkeit«, der ebenfalls an den neuen Actros ging. Doch der neue Lkw bietet noch wesentlich mehr: mehr Fahrdynamik, zum Beispiel durch das neue »PowerShift-Getriebe«, sowie ein vollautomatisiertes Zwölfgangaggregat, das schneller und präziser schaltet als selbst gute Fahrer. Mit einem »Mehr« an Komfort setzt der Actros Maßstäbe in Raumangebot und Ergonomie, in Materialqualität und Ausstattung.

Der neue Actros ist außerdem Vorreiter in Sachen Sicherheit: Die Werksserienausstattung beinhaltet nicht nur das bewährte elektronische Bremssystem, sondern auch eine neue Motorbremse mit verbesserter Bremsleistung. Insgesamt stehen den Kunden 13 Brems-, Sicherheits- und Assistenzsysteme zur Verfügung (vgl. S. 30 ff.).

Wachstum, Synergien und Flexibilität mittels Global Excellence.

Dank unserer hervorragenden strategischen Aufstellung mit dem Global-Excellence-Programm können wir unsere Produktpalette und unsere Produktionssysteme weltweit flexibel an die jeweilige Absatz- und Marktsituation anpassen. Wir haben so für jeden Markt das richtige Produktportfolio mit der passenden Technologie im Angebot. Das Programm umfasst vier Initiativen:

Ziel der ersten Initiative, des »Managements von Marktzyklen«, ist es, Daimler Trucks weniger stark von den branchentypisch hohen Marktschwankungen abhängig zu machen. Externe Faktoren, wie der Lebenszyklus von Flotten, Wechselkursschwankungen sowie insbesondere die weltweite Konjunkturteilung, und immer schärfere Abgasgesetzgebungen führen zu rasch aufeinanderfolgenden Auf- und Abschwüngen in der Lkw-Nachfrage. Mit Instrumenten wie flexiblen Produktionskapazitäten und Arbeitszeitmodellen sowie einem globalen Produktionsnetzwerk sind wir in der Lage, die Produktion von Nutzfahrzeugen und Aggregaten kurzfristig anzupassen. Unsere schnelle und nachhaltige Erholung nach dem Krisenjahr 2009 sowie unser sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2011 sind ein deutlicher Beleg für die Wirkungskraft unserer Maßnahmen.

Ein spezielles Augenmerk haben wir in den vergangenen Jahren auch auf den zweiten Pfeiler gelegt: »Operational Excellence«. Grundlage dafür ist das Managementsystem »Truck Operating System« (TOS), das nicht nur in der Produktion, sondern in allen Fachbereichen zum Einsatz kommt und somit Auswirkungen sowohl auf die Organisation als auch auf unsere Produkte hat. Aktuelles Beispiel für die Umsetzung: Die Bereiche Einkauf, Aggregateproduktion und Produktionsplanung wurden neu geordnet und eng verzahnt. Dank des standort- und produktübergreifenden Produktionsnetzes steigern wir die Effizienz, Flexibilität und Qualität, wohingegen die Komplexität deutlich reduziert wird. Dass unsere Strategie erfolgreich ist, zeigt sich in unseren Produkten: Im Rahmen der Einführung der neuen schweren Lkw-Motoren generation wurde das frühere Portfolio von ehemals vier Motorenfamilien aus vier Werken auf eine einzige Familie reduziert, die an nur noch zwei Standorten gebaut wird. Die Motoren sind bereits erfolgreich bei Fuso und Trucks NAFTA implementiert und wurden im Jahr 2011 in der europäischen Version vorgestellt. Diese Motoren erfüllen bereits heute die ab 2014 geltende Abgasnorm Euro VI.



Trucks NAFTA konnte im Jahr 2011 an der Markterholung in den USA und Kanada überdurchschnittlich partizipieren.

Mit diesen beiden Maßnahmen haben wir die Voraussetzungen dafür geschaffen, uns nun auf die zwei weiteren Global-Excellence-Initiativen zu fokussieren. »Profitables Wachstum und Marktausschöpfung« werden wir in unseren Kernmärkten erfolgreich fortsetzen und in den neuen Wachstumsmärkten ausbauen. So wird der Mercedes-Benz Actros seit Dezember 2010 auch in Aksaray, Türkei, und seit Anfang 2012 zusätzlich für den lateinamerikanischen Markt in Juiz de Fora, Brasilien, produziert, um der wachsenden Nachfrage nach schweren Fernverkehrs-Lkw in beiden Märkten nachzukommen. Als Reaktion auf das starke Marktwachstum im NAFTA-Raum hat Trucks NAFTA die Produktionskapazitäten in seinen Lkw-Werken bereits im zweiten Halbjahr 2011 deutlich gesteigert und auch schon für das Jahr 2012 zusätzliche Erweiterungen angekündigt, unter anderem in Form einer zweiten Schicht für die Produktion der schweren Lkw der Marke Western Star.

Auch bei Trucks Asia sind wir mit unseren Maßnahmen erfolgreich: Seit Oktober wird der westeuropäische Markt mit dem neuen Canter-Modell aus unserem portugiesischen Werk Tramagal versorgt. Mit der Einführung der neuen Canter-Generation in Nordamerika bringt Fuso einen der modernsten und effizientesten Leicht-Lkw der Welt in den USA und in Kanada auf den Markt und setzt mit dem sehr geringen Schadstoffausstoß und seinen niedrigen Betriebskosten weitere Maßstäbe.

Präsenz in den RIC-Staaten ausgebaut. Daimler Trucks ist auch in den RIC-Staaten erfolgreich: In Russland werden bei Fuso Kamaz Trucks Rus seit 2010 Fuso Canter Fahrzeuge produziert. Anfang 2011 wurde dann die neue Mercedes-Benz Trucks Vostok-Produktionsline offiziell eingeweiht, auf der Actros, Axor und Unimog Modelle gebaut werden. Das Truck-Werk im indischen Chennai steht kurz vor der Fertigstellung. Ab dem Herbst 2012 werden hier Fahrzeuge unter der neuen Marke »BharatBenz« vom Band laufen. Im Geschäftsjahr 2011 ist uns ein weiterer großer Erfolg gelungen: Wir haben die abschließende behördliche Genehmigung erhalten, ein Joint Venture mit Foton Motor zu gründen. Mit unserem 50%igen Anteil an Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. werden wir unsere Position im Segment mittlerer und schwerer Lkw auf dem chinesischen Markt weiter festigen und ausbauen. Daimler wird sein technologisches Know-how in das Joint Venture einbringen, insbesondere in den Bereichen Dieselmotoren und Abgassysteme. Beide Partner werden Auman, die Lkw-Marke von Foton, als Plattform zur Ausweitung des Geschäfts in China nutzen.

Außerdem haben wir weitere relevante neue Wachstumsmärkte identifiziert und sind mit unterschiedlichen Konzepten dort aktiv. Mit der Übernahme von Tognum durch die Engine Holding GmbH, an der Daimler und Rolls-Royce jeweils 50% der Anteile halten, wollen wir einen führenden Anbieter von Komplettsystemen im Industriemotorenbereich schaffen.

Hohe Innovationskraft und zahlreiche Auszeichnungen.

Daimler Trucks investiert konsequent in künftige Produktgenerationen und Technologien. Dabei gehen Wachstum und die Umsetzung umweltfreundlicher Antriebe Hand in Hand. Im Rahmen der vierten Global-Excellence-Initiative »Zukünftige Produktgenerationen« haben wir in den zurückliegenden 24 Monaten eine annähernd komplett Erneuerung unserer Produktpalette durchgeführt. Der Erfolg dieser Modelloffensive zeigt sich nicht zuletzt in zahlreichen Auszeichnungen, zum Beispiel als »beste Nutzfahrzeuge« für den Axor und den Actros bei der Leserwahl des Fachverlags ETM. Der Atego BlueTec Hybrid erhielt als europaweit erster Serien-Hybrid-Lkw einen »ÖkoGlobe« in der Kategorie »Serienfahrzeug mit Nachhaltigkeitsfaktor«. Mit dem ÖkoGlobe werden jährlich die umweltfreundlichsten Produkte und Innovationen der Automobilbranche in insgesamt neun Kategorien bedacht. Der Unimog, der im Jubiläumsjahr des Automobils seinen 60. Geburtstag feierte, war bei der Leserwahl der Fachzeitschrift »Off Road« unter den Sonderfahrzeugen »bester Geländewagen des Jahres«. Einen außergewöhnlichen Titel erlangte ein Freightliner Cascadia in der Rennversion: Als erster Schwerlast-Lkw überhaupt meisterte er das Bergrennen »Climb to the Clouds«, eines der ältesten Motorsport-Events in den USA. Pünktlich zum europäischen Produktionsbeginn erhielt der neue Canter die Auszeichnung »Irish Truck of the Year«. Die Bewertung basiert auf den gleichen Prinzipien, wie sie auch bei der Auszeichnung »International Truck of the Year« angewandt werden.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans setzte seine starke Entwicklung auch im Geschäftsjahr 2011 fort. Vor allem die neuen und attraktiven Fahrzeuggenerationen des Vito und des Viano haben dazu beigetragen. Die Erhöhung der Produktionskapazitäten in Argentinien schafft die Voraussetzung für weiteres Wachstum im Premiumtransportergeschäft. Beim Ergebnis konnten wir einen neuen Rekordwert erzielen, sodass die Umsatzrendite bereits das von uns angestrebte Zielniveau erreichte.

4.05

Mercedes-Benz Vans

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
EBIT	835	451	+85
Umsatz	9.179	7.812	+17
Umsatzrendite	9,1%	5,8%	-
Sachinvestitionen	109	91	+20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	358	267	+34
davon aktiviert	126	29	+334
Produktion	268.851	227.975	+18
Absatz	264.193	224.224	+18
Beschäftigte (31.12.)	14.889	14.557	+2

4.06

Absatz

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
Gesamt			
Westeuropa	264.193	224.224	+18
davon: Deutschland	178.335	156.775	+14
Osteuropa	77.585	62.193	+25
USA	22.646	16.404	+38
Lateinamerika (ohne Mexiko)	18.027	10.482	+72
China	13.659	12.528	+9
Übrige Märkte	13.514	12.151	+11
	18.012	15.884	+13

Absatz, Umsatz und EBIT nochmals deutlich gesteigert.

Der weltweite Absatz von Mercedes-Benz Vans stieg um 18% auf 264.200 Einheiten der Modelle Sprinter, Vario, Vito und Viano. **↗ 4.05** Treiber dieser Entwicklung waren erneut unser attraktives Angebot an hochwertigen Mehrzweckfahrzeugen sowie unsere starke Wettbewerbsposition. Zudem partizipierten wir am Marktwachstum bei mittelgroßen und großen Transportern. Der Umsatz übertraf mit 9,2 (i. V. 7,8) Mrd. € ebenfalls deutlich das Vorjahresniveau. Das EBIT konnte im Vergleich zum Vorjahr nochmals signifikant auf 835 (i. V. 451) Mio. € gesteigert werden.

Mercedes-Benz Vans bleibt auf Wachstumskurs. Vor dem Hintergrund einer positiven Marktentwicklung ist unser Absatz in Westeuropa, dem wichtigsten Absatzmarkt, um 14% auf 178.300 Einheiten gestiegen. **↗ 4.06** Dazu haben insbesondere die westeuropäischen Schlüsselmärkte beigetragen. Vor allem in Deutschland erfreuten sich unsere Produkte einer großen Beliebtheit bei den Kunden; wir verkauften hier so viele Transporter wie noch in keinem Jahr zuvor. Der Absatz im Heimatmarkt erhöhte sich um 25% auf einen neuen Rekordwert von 77.600 Transportern. Sehr erfreulich entwickelte sich auch der Absatz in Osteuropa: Mercedes-Benz Vans erzielte hier im Jahr 2011 – nach einem starken Vorjahr – mit 38% erneut ein deutlich zweistelliges Absatzplus. In Südeuropa hingegen waren die Auswirkungen der Euro-Krise spürbar.

Der Markterfolg des Sprinter in den USA und Kanada führte in der NAFTA-Region zu einem deutlichen Absatzanstieg auf 22.300 Einheiten. Dies entspricht einem Plus von 68% gegenüber dem Vorjahr. Die hohe Akzeptanz bei unseren Kunden spiegelt sich auch in den gewonnenen Marktanteilen wider.

In China steigerte Mercedes-Benz Vans seinen Absatz nach der Aufnahme der lokalen Produktion des Vito und Viano im Frühjahr 2010 sowie des Sprinter als Bus-Version im Oktober 2011 um 11% auf 13.500 Einheiten.

Mit einem Zuwachs um 9% auf 13.700 Einheiten war Mercedes-Benz Vans im Berichtsjahr auch in Lateinamerika erfolgreich. Nach der Erhöhung der Produktionskapazitäten Mitte des Jahres lagen die Absatzvolumina insbesondere im zweiten Halbjahr deutlich über dem Niveau des Vorjahrs. Ab 2012 werden wir unseren Kunden die aktuelle Modellgeneration des Sprinter in Lateinamerika anbieten können und erwarten uns davon – insbesondere in Brasilien und Argentinien – weitere positive Impulse für den Absatz.



Eine Yacht auf vier Rädern: Mit dem Showcar Viano Vision Pearl zeigt Mercedes-Benz, was in der Fahrzeugklasse der Vans machbar ist.

Vom Sprinter setzten wir im Jahr 2011 weltweit 163.300 Einheiten ab (+14%). Die neuen Fahrzeuggenerationen des Vito und des Viano erzielten ein Wachstum von 26% gegenüber dem Vorjahr. Der Viano verbuchte sogar einen neuen Rekord: Der Absatz legte um 40% auf 30.500 Einheiten zu.

Somit konnten wir im Segment der mittelgroßen Transporter unseren Marktanteil in der Europäischen Union um 2 Prozentpunkte auf 18% ausbauen. Zudem konnte Mercedes-Benz Vans seine Marktführerschaft in der Europäischen Union im Segment mittelgroßer und großer Transporter behaupten.

Mercedes-Benz Vans setzt auf Wachstum in China.

Wesentliche Säulen für profitables Wachstum bei Mercedes-Benz Vans sind die konsequente Internationalisierung des Geschäftsfelds und der Ausbau des Produktpportfolios. Diese Strategie fassen wir unter dem Begriff »Mercedes-Benz Vans goes global« zusammen. Besonders deutlich wird das in China: Wir sind der bisher einzige Hersteller von Transportern mit eigener lokaler Produktion, die wir in einem Joint Venture mit der Fujian Motors Group betreiben. Im Jahr 2011 produzierte Mercedes-Benz Vans im Werk in Fuzhou rund 10.300 Transporter der Modelle Vito und Viano. Und im Oktober 2011 haben wir unser Transporter-Flaggschiff, den Mercedes-Benz Sprinter, als drittes Premiumfahrzeug im schnell wachsenden chinesischen Markt platziert. Den Sprinter bieten wir in einer Busvariante an, um die gestiegene Nachfrage nach gehobenen Shuttle-Services in China bedienen zu können. Die Produktion dieser Fahrzeuge erfolgt ebenfalls im Werk in Fuzhou. Gleichzeitig werden wir das Händlernetz von derzeit rund 50 Vertriebspartnern mittelfristig deutlich ausbauen.

Neue Produkte für Lateinamerika und ein rundes Jubiläum.

Bereits vor 60 Jahren errichtete Mercedes-Benz in Argentinien das erste Werk außerhalb Deutschlands und legte damit den Grundstein für ein heute global aufgestelltes Automobilunternehmen. Im September 2011 feierte Mercedes-Benz Argentinien dieses Jubiläum in Buenos Aires. Während der Feierlichkeiten stellten wir zudem zwei Neuheiten vor: den Mercedes-Benz Sprinter, wie er zurzeit in Europa verfügbar ist, sowie den Dieselmotor OM 651 von Mercedes-Benz. Beide Produkte werden ab Anfang 2012 im argentinischen Werk »Centro Industrial Juan Manuel Fangio« gefertigt. Für diese Projekte investierten wir rund 70 Mio. € und rüsten das Werk für die Sprinter- und Motorenproduktion um. Denn klares Ziel von Mercedes-Benz Vans ist es, in Lateinamerika in den nächsten fünf Jahren den Absatz von Transportern um über 30% zu steigern. Bereits seit 1996 produzieren, vermarkten und vertreiben wir den Mercedes-Benz Sprinter vom lokalen

Standort aus. Dabei ist der Sprinter klarer Marktführer in Argentinien und gleichzeitig Exportschlager: Das Fahrzeug wird von Argentinien aus in rund 50 Länder verkauft, darunter Brasilien, Südafrika und Australien.

Emissionsfreies Fahren mit dem Mercedes-Benz Vito

E-CELL. Zusätzlich zur Nutzung neuer Wachstumschancen ist auch die Technologieführerschaft eine wesentliche Säule der Strategie von Mercedes-Benz Vans. Besonderes Augenmerk richten wir darauf, umweltschonende Technologien zu entwickeln und für unsere Kunden nutzbar zu machen. Mit dem Mercedes-Benz Vito E-CELL haben wir den ersten elektromotorisch angetriebenen Transporter aus Serienproduktion bereits heute im Kundeneinsatz. Dank seines lokal emissionsfreien Antriebs eignet sich der Vito E-CELL ideal für den innerstädtischen Logistikeinsatz sowie für besonders umwelt sensible Gebiete. In sieben europäischen Ländern fahren derzeit bereits rund 500 Fahrzeuge. Insgesamt sollen europaweit rund 2.000 Einheiten bis Ende 2012 sukzessive ausgeliefert werden. Und die Fachwelt gibt ein klares Urteil ab: Der Vito E-CELL ist das richtige Konzept für nachhaltige Mobilität im Transportersegment.

Für jeden Einsatz den richtigen Van. Mercedes-Benz Vans hat im Berichtsjahr insgesamt drei neue Modelle und ein Showcar präsentiert. Anlässlich des 125. Jubiläums des Automobils haben wir das Sondermodell Viano »Avantgarde Edition 125« auf den Markt gebracht. Premiere feierte der Großraum-Pkw auf dem Genfer Automobilsalon. Der Viano Avantgarde Edition 125 überzeugt durch seinen V6-Antrieb, ein Exterieur mit sportlicher Linienführung und hochwertige Innenausstattung. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt haben wir mit unserem Showcar »Viano Vision Pearl« gezeigt, was im Van-Premiumsegment in der Zukunft realisierbar ist: Das Fahrzeug kombiniert großzügiges Raumangebot mit exklusivem Innenraumdesign, einem neuen Frontdesign sowie einer speziellen Lackierung. Die Produktpalette des Mercedes-Benz Vito haben wir mit dem Vito Crew und dem Vito Shuttle um zwei neue Modelle erweitert: Mit dem Vito Crew bieten wir Kunden aus Handwerk und Dienstleistung eine robust ausgestattete Variante für den Transport von Gepäck und Material. Damit passt der Vito Crew ins Baugewerbe, zu Reinigungsunternehmen oder Montagebetrieben. Der Vito Shuttle zielt auf Kunden aus der professionellen Personbeförderung, die das Fahrzeug als Hotelzubringer, Flughafen-Shuttle oder Großraumtaxi einsetzen. Der Vito Shuttle kombiniert eine umfangreiche Komfortausstattung mit großzügigen Platzverhältnissen.

Daimler Buses

Daimler Buses konnte im Geschäftsjahr 2011 seinen Absatz weiter steigern und in seinen Kernmärkten im Segment für Busse über 8t die Marktführerschaft mit Abstand verteidigen.

Mit der Vorstellung des neuen Mercedes-Benz Citaro setzten wir im Premiumstadtbussegment neue Maßstäbe. Strukturelle Verschiebungen beim Absatz belasteten Umsatz und Ergebnis.

4.07

Daimler Buses

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
EBIT	162	215	-25
Umsatz	4.418	4.558	-3
Umsatzrendite	3,7%	4,7%	-
Sachinvestitionen	103	95	+8
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	225	223	+1
davon aktiviert	32	31	+3
Produktion	40.391	39.405	+3
Absatz	39.741	39.118	+2
Beschäftigte (31.12.)	17.495	17.134	+2

Absatzanstieg durch höhere Nachfrage in den lateinamerikanischen Märkten. Im Jahr 2011 konnte Daimler Buses den Absatz von Bussen und Fahrgestellen trotz schwieriger Bedingungen bei den Komplettbussen weiter auf 39.700 (i. V. 39.100) Einheiten steigern. ↗ 4.07 Damit verteidigte Daimler Buses die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten im Segment für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8t. Der Anstieg des Absatzes resultierte insbesondere aus der positiven Geschäftsentwicklung bei Mercedes-Benz Fahrgestellen in Lateinamerika und Mexiko sowie bei Komplettbussen in der Türkei. Dem standen schwächere Komplettbusabsätze in den Regionen Westeuropa und Nordamerika gegenüber. Der Umsatz lag mit 4,4 (i. V. 4,6) Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau. Das EBIT ging aufgrund der geringeren Komplettbusabsätze von 215 auf 162 Mio. € zurück.

4.08

Absatz

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
Gesamt			
Westeuropa	5.943	7.168	-17
davon: Deutschland	2.214	2.635	-16
NAFTA	4.042	3.878	+4
Lateinamerika (ohne Mexiko)	25.048	23.215	+8
Asien	1.667	1.462	+14
Übrige Märkte	3.041	3.395	-10

Unterschiedliche Geschäftsentwicklung in den Regionen. In Westeuropa bietet Daimler Buses mit den Marken Mercedes-Benz und Setra die gesamte Produktpalette von Stadt-, Überland- und Reisebussen sowie Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz an. Das Absatzvolumen verringerte sich in dieser Region von 7.200 auf 5.900 Einheiten. ↗ 4.08 Insbesondere bei den Stadtbussen ging der Absatz gegenüber dem Vorjahr noch einmal deutlich zurück; die Zurückhaltung der öffentlichen Auftraggeber war hier weiter zu spüren. Im Reisebusgeschäft wurde das Vorjahresniveau ebenfalls nicht erreicht. Daimler Buses gelang es, die führende Marktposition in Westeuropa mit einem Marktanteil von rund 27% (i. V. 30%) zu behaupten. In der Türkei verzeichneten wir einen Absatzzuwachs um 55% auf 1.100 Einheiten. Als Bushersteller profitierten wir in diesem Land auch von den gegenüber dem Vorjahr höheren Touristenzahlen.

In Lateinamerika (ohne Mexiko) steigerte Daimler Buses den Fahrgestellabsatz der Marke Mercedes-Benz um 8% auf 25.000 Einheiten. Dies war nicht nur durch die hohe Kundenakzeptanz unserer Produkte bedingt, sondern unter anderem auch durch Vorzieheeffekte, die im Zusammenhang mit der Einführung der Euro-V-Abgasnorm in Brasilien im Jahr 2012 standen. Der Marktanteil in Lateinamerika bewegte sich mit rund 43% nach wie vor auf hohem Niveau.

Aufgrund der weiteren Erholung des mexikanischen Marktes konnte Daimler Buses hier 3.500 Einheiten (+14%) absetzen. Mit einem Marktanteil von rund 50% verteidigten wir auch im Jahr 2011 die Marktführerschaft in Mexiko.



Der innovative Citaro setzt als Stadtbus neue Maßstäbe bei Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit, Komfort, Sicherheit und Design.

Auf dem nordamerikanischen Markt ging der Absatz im Jahr 2011 auf 600 Einheiten zurück, da sich auch hier das Stadtbusgeschäft rückläufig entwickelte.

Der neue Mercedes-Benz Citaro: wirtschaftlich, komfortabel und sicher. Nach mehr als 31.000 verkauften Exemplaren in 13 Jahren wurde im Mai 2011 der komplett neu entwickelte Mercedes-Benz Citaro vorgestellt. Mit seinen niedrigen Verbrauchswerten setzt der Premiumstädtebus Maßstäbe bei Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit, Komfort, Sicherheit und Design. Für unsere Kunden ergeben sich Vorteile aus der nochmals gesteigerten Wirtschaftlichkeit und dem Know-how des weltweit größten Busherstellers. Die Fahrgäste erhalten einen gesteigerten Komfort und ein einzigartiges Sicherheitsniveau. Erstmals ist für den Stadtbussen das elektronische Stabilitätsprogramm ESP verfügbar. Außerdem stellen wir den Fahrern einen komplett neuen Arbeitsplatz zur Verfügung. Beim Thema Umweltfreundlichkeit können wir durch den Einsatz von sparsamen und umweltschonenden Motoren mit BlueTec-Dieseltechnologie in den Abgasstufen Euro V und EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) die Umweltbilanz für den Omnibus weiter verbessern.

Mercedes-Benz mit erneuerter und erweiterter Produktpalette in Brasilien. Mit einem erneuerten Produktpool führt Daimler Buses die wirtschaftliche und schadstoffarme BlueTec-V-Motorentechnologie in den brasilianischen Markt ein. So erfüllen alle Mercedes-Benz Fahrgestelle den Euro-V-Emissionsstandard, der seit Januar 2012 in Brasilien gilt. Mit mehr als 20 Fahrgestellmodellen für Stadt- und Überlandbusse ist Daimler Buses auf dem brasilianischen Markt als der Hersteller mit dem breitesten Produktpool vertreten. Dazu zählen unter anderem die neu eingeführten Fahrgestellmodelle O 500 MDA und UDA. Diese ermöglichen Busaufbauten von bis zu 23 m Länge und erlauben so die Beförderung von rund 200 Passagieren im öffentlichen Personennahverkehr.

Daimler Buses führt Stadtbus im Wachstumsmarkt Indien ein. Im Jahr 2012 führt Daimler Buses den ersten Mercedes-Benz Stadtbus für den indischen Markt ein. Nach der Einführung eines Zwei-Achser-Reisebusses im Jahr 2008 und eines Drei-Achser-Reisebusses im Jahr 2010 will sich Daimler Buses mit der Marke Mercedes-Benz nun im Stadtbus-Markt etablieren. Ausgehend von einem bereits heute hohen Volumen von rund 50.000 Bussen pro Jahr werden dem indischen Markt für die nächsten Jahre kräftige Wachstumsraten prognostiziert. Schon heute weist Indien den nach China weltweit größten Busmarkt auf.

Daimler Buses setzt weiter auf Innovation bei modernsten Antriebstechnologien. Weltweit steigt der Mobilitätsbedarf einer wachsenden und zunehmend urbanisierten Bevölkerung – mit entsprechenden Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Da dem Omnibus innerhalb der erforderlichen Mobilitätsnetzwerke eine Schlüsselrolle zukommt, stellt sich Daimler Buses mit zukunftsweisenden Antriebstechnologien den daraus resultierenden Anforderungen.

Dies gelingt unter anderem durch die Optimierung der Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren. So hat Daimler Buses im Berichtsjahr mit dem Mercedes-Benz Travego Edition 1 den ersten Reisebus der Abgasstufe Euro VI vorgestellt. Die Abgasnorm wird Anfang 2014 verbindlich vorgeschrieben. Im Ergebnis bedeutet das eine weitere drastische Reduzierung der Abgasemissionen.

Die Hybridisierung, also die Kombination von Elektro- und Verbrennungsmotor, ist ein weiterer Schwerpunkt unserer Arbeit. Nach ihrer Vorstellung im Jahr 2009 bewähren sich die Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybridbusse bereits in 15 europäischen Städten. Bei dem Citaro G BlueTec Hybrid handelt es sich um den bislang einzigen Hybridbus, der einzelne Streckenabschnitte rein elektrisch zurücklegen und nahezu geräuschlos Haltestellen anfahren kann. Die Einsparung an Dieselkraftstoff und damit an CO₂-Emissionen liegt abhängig von den Einsatzbedingungen bei rund 20%.

Komplett emissionsfrei fahren unsere Brennstoffzellenbusse, von denen bereits die ersten in Deutschland, Italien und der Schweiz im Praxiseinsatz sind. Die Busse werden mit Wasserstoff betankt, der im Fahrzeug in elektrische Antriebsenergie umgewandelt wird. Nach der ersten Generation, die von 2003 an erprobt wurde, hat nun der weiterentwickelte Citaro FuelCELL-Hybrid wesentliche Neuerungen aufzubieten. Dazu zählen nicht nur leistungsstarke Radnabenantriebe und elektrifizierte Nebenaggregate, sondern auch weiter verbesserte Brennstoffzellen. Diese sollen eine auf mindestens fünf Jahre oder 12.000 Betriebsstunden verlängerte Dauerhaltbarkeit erreichen.

Daimler Financial Services

Daimler Financial Services konnte 2011 einen dreifachen Rekord erzielen: Vertragsvolumen, Neugeschäft und EBIT erreichten jeweils neue Bestmarken. Mit dem Marktstart in Indien, der Geschäftsausweitung in China und neuen Mobilitätsdienstleistungen sind die Weichen für weiteres Wachstum gestellt. Bei der Kunden- und Händlerzufriedenheit belegten wir erneut Spitzenplätze.

4.09

Daimler Financial Services

	2011	2010	11/10
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
EBIT	1.312	831	+58
Umsatz	12.080	12.788	-6
Neugeschäft	33.521	29.267	+15
Vertragsvolumen	71.730	63.725	+13
Sachinvestitionen	21	12	+75
Beschäftigte (31.12.)	7.065	6.742	+5

Daimler Financial Services auf Wachstumskurs. Das Geschäft der Finanzdienstleistungssparte hat sich im Geschäftsjahr 2011 in allen Regionen sehr positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen stieg um 13% auf den Rekordwert von 71,7 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Anstieg bei 12%. Das Neugeschäft konnte infolge des höheren Absatzvolumens der automobilen Geschäftsfelder um 15% auf 33,5 Mrd. € ausgeweitet werden. Mit einem EBIT von 1.312 (i.V. 831) Mio. € konnte ein weiterer Rekordwert erzielt werden. ↗4.09

Positive Entwicklung der Kreditrisiken. Im Berichtsjahr sind die Kreditausfälle bei Daimler Financial Services in allen Regionen gegenüber dem Jahr 2010 deutlich zurückgegangen. Zusätzlich zu der guten wirtschaftlichen Entwicklung in den Kernmärkten von Daimler Financial Services hat auch ein professionelles Risikomanagement bei der Kreditvergabe zu der positiven Risikoentwicklung beigetragen.

Neuer Geschäftsbereich »Mobility Services«. Daimler Financial Services hat im Berichtsjahr sein Geschäftsmodell erweitert: Neben dem klassischen Fahrzeugfinanzierungs-Geschäft werden künftig auch vermehrt Mobilitätsdienstleistungen angeboten. Dazu wurden im zweiten Quartal 2011 der neue Geschäftsbereich »Mobility Services« gestartet und das Mobilitätskonzept car2go in das Geschäftsfeld Daimler Financial Services integriert. Bei car2go standen die Zeichen im Jahr 2011 weiterhin auf Wachstum: Zum Jahresende waren weltweit mehr als 60.000 Kunden registriert; insgesamt waren 2.100 Fahrzeuge in sieben Städten im Einsatz. Nach dem

erfolgreichen Betrieb in Ulm und Hamburg (Deutschland) sowie Austin (USA) haben wir unseren Mobilitätsservice im Geschäftsjahr 2011 in Vancouver (Kanada), Wien (Österreich), Amsterdam (Niederlande) und San Diego (USA) aufgenommen. Die Flotten in Amsterdam und San Diego bestehen aus jeweils 300 smart fortwo electric drive. Seit Anfang 2012 sind wir auch in Lyon (Frankreich) aktiv, und im Laufe des Jahres werden wir unter anderem den Betrieb in Stuttgart aufnehmen.

Künftig wird Daimler Financial Services weitere Mobilitätsdienstleistungen entwickeln, die dem Anspruch der Kunden nach neuen Verkehrskonzepten im urbanen Raum gerecht werden. Dabei kann das Geschäftsfeld auf seinen umfangreichen Erfahrungen mit Bankdienstleistungen, Flottenmanagement und Mobilitätspaketen aus Finanzierung und Versicherung aufbauen.

Positive Geschäftsentwicklung in Europa. Daimler Financial Services konnte in Europa das Geschäft weiter ausweiten. Erstmals stieg das Vertragsvolumen in dieser Region über den Wert von 30 Mrd. € und lag zum Jahresende 2011 mit 31,2 Mrd. € um 7% über dem Vorjahreswert. Das Neugeschäft stieg in Europa um 11% auf 16,4 Mrd. €. Besonders dynamisch entwickelten sich die Märkte in Rumänien (+115%) und der Türkei (+52%).

Das Vertragsvolumen der Mercedes-Benz Bank in Deutschland lag mit 17,0 Mrd. € um 6% über dem Vorjahreswert. Im Direktbankgeschäft der Mercedes-Benz Bank blieb das Einlagevolumen mit 11,0 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahrs. Die Mercedes-Benz Bank hat im ersten Quartal 2011 die Internetplattform »FlexibleStars« zum kundenfreundlichen Ein- und Ausstieg bei laufenden Leasingverträgen gestartet und damit ihr Angebot flexibler Mobilitätslösungen erweitert.

Geschäft in Nord- und Südamerika ausgeweitet. In der Region Nord- und Südamerika erhöhte sich das Vertragsvolumen im Geschäftsjahr 2011 um 18% auf 30,6 Mrd. €. Wechselkursbereinigt betrug der Anstieg 17%. Das Neugeschäft lag mit 12,5 Mrd. € um 15% über dem Vorjahreswert. Eine besonders starke Geschäftsentwicklung gab es in Argentinien (+34%) und Brasilien (+30%).



Daimler Financial Services ist der weltweit größte Nutzfahrzeugfinanzierer.

Mercedes-Benz Financial Services hat in den USA zusammen mit Mercedes-Benz USA und American Express ein gemeinsames Kreditkartenprogramm gestartet. Mercedes-Benz Fahrer und Freunde der Marke können künftig zwei maßgeschneiderte Kreditkartenangebote nutzen, die das Membership-Rewards-Programm von American Express und exklusive Jahresprämien von Mercedes-Benz kombinieren.

Weiteres Wachstum in Asien. In der Region Afrika & Asien-Pazifik stieg das Vertragsvolumen gegenüber dem Vorjahreswert um 15% auf 9,9 Mrd. €. Das Neugeschäft lag mit 4,5 Mrd. € um 25% über dem Vorjahreswert. Besonders dynamisch entwickelte sich erneut das Geschäft in China: Hier stieg das Vertragsvolumen zum Jahresende 2011 um 93% auf 1,8 Mrd. €. Starkes Wachstum verzeichneten auch die Märkte Südkorea (+30%) und Hongkong (+17%).

Mit der neu gegründeten Gesellschaft Daimler Financial Services India Private Ltd. unterstützt Daimler Financial Services seit dem 1. Juli 2011 den Fahrzeugabsatz in Indien durch das Angebot von Finanzierungen, Leasing und Versicherungen für Kunden und Händler der Marke Mercedes-Benz. Zum Jahresende lag das Vertragsvolumen der neuen Gesellschaft bei 54 Mio. €. Für die neue, von Daimler Trucks speziell für den indischen Markt entwickelte Lkw-Marke BharatBenz wird Daimler Financial Services India ab 2012 ebenfalls Finanzdienstleistungen anbieten.

Erfolgreiche Entwicklung des Versicherungsgeschäfts. Das Geschäft mit fahrzeuggebundenen Versicherungen hat sich im Berichtszeitraum ebenfalls sehr positiv entwickelt. Im Jahr 2011 wurden weltweit mehr als 940.000 Versicherungspolicen vermittelt; das entspricht einem Anstieg von 12% im Vergleich zum Vorjahr. Auch in diesem Geschäftsbereich war das Wachstum in China besonders ausgeprägt: Hier wurde bei über 40% aller Mercedes-Benz Fahrzeugkäufen ein Versicherungsvertrag mit vermittelt. Dadurch stieg die Zahl der neu vermittelten Policien in China im Vergleich zum Vorjahr um 52% auf 76.500 Verträge an.

Zum Start des neuen Mercedes-Benz Actros hat die Mercedes-Benz Bank in Deutschland die erste nutzungsgebasierte Lkw-Versicherung in den Markt eingeführt. Die Versicherungsprämie richtet sich erstmals nach dem Einsatz des Lkw und der Fahrweise. Die Daten für die individuelle Berechnung der Prämie werden durch das Telematiksystem FleetBoard erfasst.

Gestiegenes Geschäft mit Flottenkunden. Im Flottenmanagement mit gewerblichen Kunden konnte Daimler Financial Services sein Geschäft nochmals ausweiten. Das Neugeschäft lag in diesem Jahr mit 118.000 Einheiten um 5% über dem Vorjahresniveau. Der Vertragsbestand stieg um 2% auf 309.000 Einheiten. Das Angebotsspektrum reicht von Finanzierung und Leasing über Full-Service-Leasing bis hin zum kompletten Management des Fuhrparks für gewerbliche Einzelkunden ebenso wie für internationale Großkunden.

Zahlreiche Auszeichnungen zur Kunden- und Händlerzufriedenheit. Die hohe Zufriedenheit der Kunden und Händler mit den Dienstleistungen von Daimler Financial Services führte auch im Geschäftsjahr 2011 wieder zu einer Reihe von Auszeichnungen. Die Mercedes-Benz Bank wurde sowohl beim Autohaus Bankenmonitor als auch beim Autohaus Versicherungsmonitor als bester Finanzdienstleister im Premiumsegment ausgezeichnet. Mercedes-Benz CharterWay gewann in Deutschland erneut den Image-Award der Fachzeitschrift VerkehrsRundschau in der Kategorie Miete/Leasing. Bei der diesjährigen J. D. Power-Umfrage zur Händlerzufriedenheit in den USA belegte Mercedes-Benz Financial Services erstmals den ersten Platz in allen Kategorien. Auch bei Umfragen zur Kunden- und Händlerzufriedenheit in Südafrika, China, Großbritannien, Australien und den Niederlanden lag Daimler Financial Services jeweils auf dem ersten Platz.

Toll Collect-Mautsystem läuft weiter reibungslos. Das System zur Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen arbeitete auch im Jahr 2011 stabil und störungsfrei. Zum Jahresende waren insgesamt 704.428 Fahrzeugegeräte zur automatischen Mauterfassung im Einsatz. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 26,7 Mrd. Streckenkilometer erfasst. Daimler Financial Services ist am Toll Collect-Konsortium mit einem Anteil von 45% beteiligt.

Nachhaltigkeit

Daimler hat sich dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet und versteht dieses ganzheitlich. Deshalb gehören wirtschaftlich, sozial und ökologisch verantwortliches Handeln für uns untrennbar zusammen.

5 | Nachhaltigkeit

146-147 Nachhaltigkeit bei Daimler

- Leitbild der Nachhaltigkeit ist fester Bestandteil der Unternehmensstrategie
- Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts als Ziel
- Intensiver Dialog mit Stakeholdern

148-151 Innovation, Sicherheit und Umwelt

- Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf 5,6 Mrd. € erhöht
- Patente belegen Innovationskraft
- Verbrauch und CO₂-Emissionen weiter reduziert
- Der neue Actros: noch sparsamer und sauberer
- Elektrofahrzeuge in Serie
- Lkw und Omnibusse mit Hybridantrieb
- Neue Technologien für mehr Sicherheit

152-153 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- Zahl der Beschäftigten wächst mit höherem Produktionsvolumen
- greenHR-Initiative gestartet
- Förderung von Nachwuchskräften auf hohem Niveau
- Umfangreiches Aus- und Weiterbildungsangebot
- Diversity im Unternehmen hat große Bedeutung

154-155 Gesellschaftliche Verantwortung

- Vielfältiger Austausch mit gesellschaftlichem Umfeld
- Unterstützung gemeinnütziger Institutionen und gesellschaftlicher Vorhaben
- Förderung von Projekten und Initiativen an unseren Standorten
- Erfolgreiche Partnerschaften weiter ausgebaut

Umfassende Berichterstattung zum Thema Nachhaltigkeit.

Detaillierte Informationen finden Sie in unserem Nachhaltigkeitsbericht. Er beschreibt transparent und faktenorientiert die Nachhaltigkeitsbilanz des vergangenen Geschäftsjahres.

Der online-basierte »Interaktive Nachhaltigkeitsbericht« (<http://nachhaltigkeit.daimler.com>) ergänzt unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung mit vertiefenden und weiterführenden Informationen.

Im Jahr 2012 wird der neue Nachhaltigkeitsbericht zur Hauptversammlung ab Anfang April verfügbar sein.

Weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit finden Sie im Internet unter <http://www.daimler.com/nachhaltigkeit>

Nachhaltigkeit bei Daimler

Nachhaltigkeit ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Effiziente Managementstrukturen unterstützen die Umsetzung von Nachhaltigkeitsthemen in allen Geschäftsfeldern. Den intensiven Dialog mit den Stakeholdern haben wir im Berichtsjahr fortgeführt und weiter ausgebaut.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie. Wir wollen den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern. Deshalb müssen wir Wertschöpfung in einem umfassenden Sinne verstehen und den Erfolg unserer Geschäftstätigkeit nicht nur an finanziellen Kennzahlen, sondern auch an deren gesellschaftlichen Akzeptanz messen. Um das zu erreichen, haben wir Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil in unserer Zielpyramide und als Grundprinzip in der Unternehmensstrategie verankert. Von grundsätzlicher Bedeutung sind für uns zudem die zehn Prinzipien des Global Compact, dem wir als Gründungsmitglied und seit 2011 als Mitglied des LEAD-Teams besonders verbunden sind. Darüber hinaus orientieren wir uns an den Arbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) und den OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen.

Effektive und aufeinander abgestimmte Strategien und Initiativen sorgen dafür, dass Nachhaltigkeit in unserer Geschäftstätigkeit ihren festen Platz hat. In unserem konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagementsystem sind diese Strategien mit Maßnahmen hinterlegt und mit messbaren Zielindikatoren verbunden. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist unser »Nachhaltigkeitsprogramm 2010-2020«, das wir im April 2011 vorgestellt haben. Darin sind die wesentlichen Handlungsfelder für die kommenden Jahre festgelegt. So wollen wir Schadstoffe und Emissionen weiter verringern, die Sicherheit unserer Fahrzeuge nochmals erhöhen, den Dialog mit unseren Lieferanten und Händlern ausbauen sowie unser gesellschaftliches Engagement weiter stärken.

Ökonomische Dimension: Profitables Wachstum und langfristiger ökonomischer Erfolg sichern unser Engagement für eine nachhaltige Entwicklung. Als technologischer Schrittmacher der Automobilbranche wollen wir mit Spitzenleistungen überzeugen und die Zukunft einer sicheren und umweltverträglichen Mobilität gestalten. Grundlage unserer Geschäftstätigkeit ist eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung, die auf Integrität, gute Corporate Governance und Compliance-Grundsätze setzt sowie ein in ethischer Hinsicht einwandfreies Verhalten jedes einzelnen Mitarbeiters und jeder Führungskraft fordert und fördert.

Ökologische Dimension: Umweltschutz, Innovation und Sicherheit sind die größten Herausforderungen auf unserem Weg zur Nachhaltigkeit. Unsere Pkw und Nutzfahrzeuge zählen in ihren jeweiligen Marktsegmenten in puncto Umweltschutz und Sicherheit zu den Besten. Mit neuen Mobilitätskonzepten denken wir über das einzelne Fahrzeug hinaus und erproben umweltverträgliche Ansätze für urbane Mobilität. Auch bei der Produktion unserer Fahrzeuge achten wir darauf, jeden Herstellungsschritt so umweltverträglich wie möglich zu gestalten.

Soziale und gesellschaftliche Dimension: Wir verstehen uns als »mitgestaltender Akteur in der Gesellschaft«. Deswegen setzen wir uns für unsere Mitarbeiter, unsere Kunden und für die Menschen im gesellschaftlichen Umfeld unserer Standorte ein. Denn wir profitieren von einer hoch motivierten und qualifizierten Belegschaft, von zufriedenen Kunden und von vertrauensvollen Beziehungen zu unseren Stakeholdern. Wir wollen Werte für die Gesellschaft schaffen und engagieren uns mit unserer Spenden-, Sponsoring- und Stiftungstätigkeit unter anderem für in Not geratene Menschen, für die Verständigung zwischen den Kulturen sowie die Förderung von Kunst, Kultur, Bildung, Wissenschaft und Sport.

Stakeholder-Dialog. Als Global-Compact-Mitglied haben wir im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsengagements den Dialog mit unseren Stakeholdern intensiviert. Damit unterstützen wir auch die »Leitbild-Initiative für verantwortliches Handeln in der Wirtschaft«, die sich für eine soziale Marktwirtschaft mit fairen Regeln im globalen Wettbewerb stark macht. Mit dem »Daimler Sustainability Dialogue« bringen wir Vertreter aus Gesellschaft, Politik und Wissenschaft mit Vertretern des Daimler-Top-Managements zusammen. Anspruch der Dialogveranstaltungen ist es, den Austausch auch zu kritischen Themen zu vertiefen und gemeinsam praktische Lösungen zu suchen. Im Jahr 2011 haben wir nicht nur den Sustainability Dialogue in Stuttgart, sondern auch weitere Veranstaltungen an mehreren internationalen Standorten durchgeführt.



Die dritte Generation des smart fortwo electric drive ist ein Meilenstein auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren.

Zum vierten Daimler Sustainability Dialogue kamen im November 2011 in Stuttgart 130 Teilnehmer zusammen. Der Schwerpunkt der Veranstaltung lag auf Workshops zu den folgenden Themen: Erneuerbare Energien für Elektromobilität, nachhaltige Mobilitätssysteme und -dienstleistungen, Soziale Netzwerke, Generationen- und Talentmanagement, Menschenrechte, Lieferantenmanagement und Community Relations. Die Ergebnisse der Workshops werden in den folgenden zwölf Monaten in gemeinsamen Arbeitsgruppen mit den Stakeholdern weiterbearbeitet; sie schaffen Anknüpfungspunkte für den nächsten Sustainability Dialogue.

Im Mai 2011 haben wir zum zweiten Mal in China einen Stakeholder-Dialog zum Thema Nachhaltigkeit durchgeführt. Das »Daimler Sustainability Forum« fand nach Shanghai im Jahr 2010 dieses Mal in Peking statt. Themenschwerpunkte waren die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität in China, Talentmanagement in der Automobilindustrie sowie Geschäftsethik und Compliance.

Erstmals wurde im Oktober 2011 auch in den USA ein Sustainability Dialogue durchgeführt. In Washington, D.C., standen vor allem Diskussionen zu Innovations- und Umweltmanagement, Community Relations und Nachhaltigkeit in der Lieferantekette im Mittelpunkt.

Umfassende Nachhaltigkeitsberichterstattung. Im Jahr 1993 haben wir erstmals einen Umweltbericht veröffentlicht und damit den Grundstein für unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung gelegt. Im Jahr 2011 erschien zum siebten Mal unser konzernweiter Nachhaltigkeitsbericht 360 GRAD, der an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) ausgerichtet ist. Er liefert eine detaillierte und umfassende Nachhaltigkeitsbilanz des zurückliegenden Geschäftsjahres und wird ergänzt durch einen online-basierten interaktiven Nachhaltigkeitsbericht mit vertiefenden und weiterführenden Informationen (<http://nachhaltigkeit.daimler.com>). Zur Hauptversammlung 2012 Anfang April präsentieren wir den neuen Nachhaltigkeitsbericht.

In vierteljährlichen Abständen informieren wir zusammenfassend mit dem elektronischen »Sustainability Quarterly« über unser Engagement im Bereich der Nachhaltigkeit. Sie können das »Sustainability Quarterly« unter sustainability@daimler.com abonnieren oder unter <http://www.daimler.com/nachhaltigkeit> herunterladen.

Innovation, Sicherheit und Umwelt

Forschung und Entwicklung nehmen bei Daimler schon seit jeher eine Schlüsselrolle ein. Unser Ziel ist es, mit innovativen Fahrzeugen und maßgeschneiderten Verkehrskonzepten eine sichere und nachhaltige Mobilität zu schaffen. Hierzu entwickeln wir faszinierende Fahrzeuge, modernste Antriebskonzepte und richtungweisende Sicherheitssysteme. Im Berichtsjahr haben wir 5,6 Mrd. € für Forschung und Entwicklung eingesetzt.

Innovation als Erfolgsfaktor. Seit der Erfindung des Automobils durch unsere Gründerväter Carl Benz und Gottlieb Daimler ist Daimler eine treibende Kraft bei der Entwicklung des gesamten Straßenverkehrs: von der individuellen Mobilität mit dem Pkw bis hin zum Gütertransport mit Nutzfahrzeugen. Forschung und Entwicklung nehmen schon immer eine Schlüsselrolle in unserem Unternehmen ein. Dies gilt heute mehr als je zuvor – denn angesichts des beschleunigten technologischen Wandels und aktueller Herausforderungen wie Klimawandel und Umweltschutz stehen wir vor der Aufgabe, das Auto neu zu erfinden. Unsere Kundinnen und Kunden erwarten sichere, komfortable und leistungsfähige Fahrzeuge, die gleichzeitig immer sparsamer und umweltverträglicher werden. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, treiben wir die Arbeit in unseren Forschungs- und Entwicklungsbereichen mit Nachdruck voran.

Im Jahr 2011 erhöhten sich die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen bei Daimler auf insgesamt 5,6 (i. V. 4,8) Mrd. €. Zum Jahresende 2011 waren rund 23.200 (i. V. 22.100) Beschäftigte in der Forschung und in den Entwicklungsbereichen von Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses tätig. Insbesondere für unsere internationales Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen wurden zusätzliche Fachkräfte angeworben, nachdem wir in den zurückliegenden Jahren die Belegschaft vor allem in unseren deutschen Standorten aufgestockt haben.

Patente belegen Innovationskraft. Der Erfindung des Automobils vor 126 Jahren folgten bei Daimler und den Vorgängerunternehmen mehr als 80.000 angemeldete Patente. Heute verfügt Daimler über ein umfangreiches Patentportfolio von über 21.000 Schutzrechten sowie ein breites Spektrum an Markenrechten und geschützten Designs. Ein Schwerpunkt unserer Innovationen liegt auf dem Gebiet der Hybrid-, Batterie- und Brennstoffzellentechnologie. Dort haben wir mehr als 2.000 Patentfamilien eingereicht – die Hälfte davon allein in den zurückliegenden fünf Jahren.

Unsere Vision: ein intelligenter Antriebsmix. Vor dem Hintergrund des weltweit dynamisch wachsenden Mobilitätsbedarfs, schrumpfender Ölreserven, steigender Energiepreise und des zunehmenden Umweltbewusstseins setzt Daimler auf maßgeschneiderte Lösungen für die vielfältigen Mobilitätsansprüche in allen Bereichen des Straßenverkehrs. Unser Ziel ist es, mit einem intelligenten Antriebsmix für jeden Bedarf den Verbrauch und den Schadstoffausstoß unserer Fahrzeuge schon heute deutlich zu verringern und langfristig ganz zu vermeiden.

Im Rahmen unserer Strategie »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« setzen wir dies für unsere Pkw und Nutzfahrzeuge um. Dabei haben wir die folgenden Schwerpunkte festgelegt:

1. Unsere Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren entwickeln wir weiter und optimieren sie für deutlich weniger Verbrauch und Emissionen.
2. Durch maßgeschneiderte Hybridisierung, also die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor, erzielen wir weitere, spürbare Effizienzsteigerungen.
3. Mit Brennstoffzellen- und Batteriefahrzeugen ermöglichen wir ein lokal emissionsfreies Fahren.

Verbrauch und CO₂-Emissionen weiter reduziert. Durch unsere vielseitig optimierten Verbrennungsmotoren, Downsizing-Konzepte mit Aufladung und neue Getriebe haben wir den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen unserer Pkw in den zurückliegenden Jahren bereits signifikant gesenkt. Unser Angebot an Motoren wurde in den Jahren 2009 bis 2011 nahezu vollständig erneuert. Damit verfügen wir nun über ein breites Spektrum an Fahrzeugen, die mit herausragenden Fahreigenschaften bei niedrigem Verbrauch überzeugen. Im Jahr 2011 konnten wir deshalb die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union im Durchschnitt von 158 g/km im Vorjahr auf 150 g/km verringern, und dies, obwohl der Anteil besonders hochwertiger Fahrzeuge gestiegen ist – unter anderem auch wegen des geringeren Absatzes der B-Klasse vor dem Modellwechsel im November 2011. Mit unseren neuen und besonders sparsamen Modellen der Kompaktklasse sowie mit wachsenden Stückzahlen von Fahrzeugen mit Hybrid- und Elektroantrieb werden wir den Flottenverbrauch und die CO₂-Emissionen in Europa in den nächsten Jahren kontinuierlich verringern. Dabei wollen wir 125 g/km bis zum Jahr 2016 erreichen. Unsere neuen Modelle der B-Klasse, C-Klasse und M-Klasse, deren Kraftstoffverbrauch mit neuen Motoren und dem neuen Automatikgetriebe 7Gtronic Plus im Vergleich zu den Vorgängermodellen um bis zu 30% gesenkt werden konnte, unterstreichen, dass wir unsere Spritspartechnologien konsequent in allen Fahrzeugsegmenten einsetzen.

Sparsame Motoren für die neue B-Klasse. Mit den neuen Vierzylinder-Ottomotoren haben wir im Jahr 2011 eine komplett neue Motorenbaureihe gestartet. Ihr Brennverfahren basiert auf der Mercedes-Benz Direkteinspritzung der dritten Generation, die bereits im Jahr 2010 mit den BlueDIRECT-V6-



Bestätigung im Praxistest: Der neue Actros ist noch sparsamer und nochmals deutlich sauberer als der bekannt sparsame Vorgänger.

und V8-Aggregaten eingeführt wurde. Vielfältige Verbesserungen haben die Energieeffizienz deutlich gesteigert: Abgesehen von dem niedrigen Motorgewicht, der geringen Reibung und den bedarfsgeregelten Nebenaggregaten ist dies vor allem die »low end torque«-Auslegung zurückzuführen, die ein hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen ermöglicht. Hinzu kommt die serienmäßige ECO Start-Stop-Funktion.

Eingesetzt werden die sparsamen Vierzylinder-Ottomotoren zunächst in den neuen Modellen der Kompaktklasse, für die wir auch einen neuen Vierzylinder-Diesel anbieten – die Weiterentwicklung eines Common-Rail-Direkteinspritzers der dritten Generation. Unterstützt durch die neuen Getriebe – das Doppelkupplungs-Getriebe 7G-DCT und das neue Sechs-Gang-Schaltgetriebe – kommen die beiden Dieselmodelle der B-Klasse (B 180 CDI BlueEFFICIENCY und B 200 CDI BlueEFFICIENCY) mit nur noch 4,4 l/100 km aus; dies entspricht einem CO₂-Ausstoß von 114 g/km.

Noch sparsamer und sauberer: der neue Actros. Auch bei unseren schweren Nutzfahrzeugen haben wir den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen in den vergangenen Jahren stetig verringert. Dies gelang durch noch effizientere Motoren sowie durch Verbesserungen bei Reifen und Aerodynamik und eine bedarfsgerechte Achsübersetzung. Auch unsere BLUE-TEC-Technologie hat dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet. Deren Markterfolg spiegelt sich in den Absatzzahlen wider: Im Berichtsjahr haben wir weltweit mehr als 155.000 Lkw mit BLUETEC-Technologie verkauft.

Der neue Actros ist weltweit der erste Lkw, der konsequent an der künftigen Abgasnorm Euro VI ausgerichtet ist. Gleichzeitig war ein niedrigerer Kraftstoffverbrauch trotz aufwendiger Abgasreinigung eine wesentliche Vorgabe für den neuen Schwer-Lkw. Bereits das Vorgängermodell, der Mercedes-Benz Actros 1844 LS, hält den Rekord des weltweit verbrauchsgünstigsten Serien-Lkw. Bei einer Vergleichsfahrt legten nun zwei neue Actros 1845 sowie ein Actros 1844 der Vorgängerbaureihe auf der Route Rotterdam-Stettin-Rotterdam jeweils 10.000 Kilometer zurück. Das Ergebnis: Der Actros 1845 BlueTec 6 (Abgasstufe Euro VI) erreichte einen Wert von 25,9 l/100 km und verbrauchte damit 4,5% weniger als sein Vorgänger. Der Actros BlueTec 5 (Abgasstufe Euro V) unterbot den Referenzwert mit 25,1 l/100 km sogar um 7,6%. Damit nähert sich der neue Actros pro Tonne Nutzlast einem Verbrauch von nur 1 l/100 km.

Für die Gesamtflotte in Europa verfolgen wir das Ziel, den Verbrauch unserer Lkw bis zum Jahr 2020 um durchschnittlich 20% pro Tonnenkilometer zu reduzieren. Hierfür arbeiten wir weiter mit Hochdruck an technologischen Innovationen.

Hybrid-Lkw im Praxiseinsatz. Hybridelementen bringen beim Kraftstoffverbrauch deutliche Einsparungen. Das zeigen Erfahrungen aus den USA und Japan, wo unsere Kunden Hybrid-Omnibusse und -Lkw der Daimler-Marken Orion, Freightliner und Fuso bereits in großen Stückzahlen verwenden. Der Fuso Canter Eco Hybrid verbraucht rund 20% weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Diesel-Lkw. Diese Einsparung erzielt er, indem er den Betriebsmodus immer genau an die Fahrsituation anpasst. Zum Anfahren wird der Elektroantrieb genutzt. Bei starker Beschleunigung schaltet sich der Dieselmotor zu, der auch bei gleichmäßiger Fahrt den Antrieb übernimmt. Weltweit sind inzwischen rund 1.200 Canter Eco Hybrid im Einsatz.

Der mit dem »Hybrid Electric Drivetrain System« ausgestattete Freightliner M2[®] Hybrid nutzt den elektrischen Teil des Antriebs auch zum emissionsfreien und leisen Betrieb der Nebenaggregate. Auf diese Weise spart der Hybrid-Lkw im Vergleich zum herkömmlichen, dieselbetriebenen M2 106 bis zu 30% Kraftstoff ein. Rund 600 Hybrid-Lkw von Freightliner sind bereits an Kunden ausgeliefert. Der Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid kombiniert einen Vierzylinder-Dieselmotor nach der EU-Abgasrichtlinie Euro V mit einem Elektromotor, der sich aus leistungsstarken Lithium-Ionen-Batterien speist. Damit können der Kraftstoffverbrauch und der CO₂-Ausstoß um 10 bis 15% gesenkt werden – in Abhängigkeit von Topografie und Einsatzbedingungen können sich sogar noch höhere Einsparungen ergeben. Nach der erfolgreichen Erprobung der ersten Prototypen haben wir seit Anfang 2011 eine Flotte von 50 Atego BlueTec Hybrid an deutsche Kunden ausgeliefert.

Hybridbusse im öffentlichen Nahverkehr. Im öffentlichen Personennahverkehr sorgen verschiedene Hybridbusmodelle von Daimler bereits heute für deutliche Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch und bei den CO₂-Emissionen. In Nordamerika sind bereits über 3.200 Orion-VII-Busse mit dieselelektrischem Hybridantrieb im Einsatz. Der serielle Hybridantrieb im Orion senkt den Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu herkömmlichen Linienbussen um bis zu 25%. Bereits seit dem Jahr 2009 ist in Nordamerika eine Hybridausführung des Schulbusses von Thomas Built Buses erhältlich: der Saf-T-Liner[®] C2 Hybrid. Analog zu schweren Transportern und Lkw von Freightliner verwendet Thomas Built Buses einen Parallelhybrid.



Bei Elektrofahrzeugen setzt Daimler sowohl auf die Batterie als auch auf die Brennstoffzelle.

Der Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid ist bislang der einzige Hybridbus, der Teilstrecken rein elektrisch ohne Dieselmotor fahren kann. Der Dieselmotor arbeitet in diesem seriellen Hybridbus nicht als ständiges Antriebsaggregat, sondern treibt bei Bedarf den Generator zur Stromerzeugung an. Im Vergleich zum herkömmlichen Citaro verbraucht der Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid so um bis zu 30% weniger Dieselkraftstoff.

Elektrofahrzeuge in Serie. Elektrofahrzeuge mit Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb sind unser Weg zum lokal emissionsfreien Fahren. Viele Elektrofahrzeuge haben sich bereits in Feldtests bewährt. Größere Reichweiten, mehr Leistung und geringere Systemkosten sind Schwerpunkte unserer Entwicklungsarbeit beim Thema Elektromobilität.

Der weiterentwickelte smart fortwo electric drive ist ab dem Jahr 2012 sukzessive in mehr als 30 Märkten erhältlich. Er fährt mit einer Batterie der Deutschen Accumotive, eines Joint Venture der Daimler AG und Evonic Industries. Auch wegen der verbesserten Effizienz des Antriebsstrangs ermöglicht die Lithium-Ionen-Batterie eine Reichweite von deutlich mehr als 140 km. Die Mercedes-Benz A-Klasse E-CELL ermöglicht mit ihrem batterieelektrischen Antrieb eine Reichweite von rund 250 km. Im Jahr 2011 haben wir die ersten Fahrzeuge an Kunden in Deutschland übergeben.

Der Mercedes-Benz Vito E-CELL ist das erste serienmäßige Nutzfahrzeug seiner Klasse mit reinem Elektroantrieb. Das innovative Fahrzeugkonzept eignet sich dank seines emissionsfreien Antriebs ideal für den Logistikeinsatz im innerstädtischen Bereich und somit auch für besonders umweltsensible Gebiete. Mit seiner Reichweite von rund 130 km erfüllt der Vito E-CELL typische Kundenanforderungen an Transporter im Kurzstreckenverkehr. Seit der Einführung im Jahr 2010 sind mittlerweile rund 500 Fahrzeuge des weltweit ersten Elektro-Serientransporters ohne Einschränkung der Zuladung und des Transportvolumens europaweit im Einsatz. Bis Ende 2012 sind in Summe rund 2.000 Fahrzeuge geplant.

Die B-Klasse F-CELL produzieren wir unter Serienbedingungen. Die insgesamt rund 200 Fahrzeuge werden bis Ende 2012 an Kunden ausgeliefert. Die Komponenten des Brennstoffzellenaggregats, das die B-Klasse F-CELL antreibt, stammen aus dem E-Drive-Systembaukasten, den wir für unterschiedlichste Elektrofahrzeuge entwickelt haben.

Die gleichen Komponenten stecken auch im Citaro FuelCELL-Hybrid. Dank der verbesserten Brennstoffzellenkomponenten und der Hybridisierung mit Lithium-Ionen-Batterien spart der neue Citaro FuelCELL-Hybrid im Vergleich zur Vorgängergeneration fast 50% Wasserstoff. Zunächst werden 30 Einheiten dieses Brennstoffzellenbusses gebaut.

Concept B-Class E-CELL PLUS mit Range Extender.

Mit dem Concept B-Class E-CELL PLUS präsentierte Mercedes-Benz auf der IAA 2011 in Frankfurt sein erstes Elektrofahrzeug mit Range Extender. Die Kombination aus einem Elektroantrieb mit einem Benzinmotor sorgt für bestmögliche Alltags- und Langstreckentauglichkeit. Als Energiespeicher kommt eine Lithium-Ionen-Batterie zum Einsatz, die bis zu 100 km lokal emissionsfreies Fahren ermöglicht. Dank des zusätzlichen Dreizylinder-Ottomotors summiert sich die Gesamtreichweite des Concept B-Class E-CELL PLUS auf bis zu 600 km. Das Konzeptfahrzeug gibt einen Ausblick auf die Serieneinführung im Jahr 2014 (vgl. S. 44).

Emissionsfrei fahren first class. Einen Ausblick auf die technologische Entwicklung im Luxussegment zeigt Daimler mit dem Forschungsfahrzeug F125/. Mit diesem visionären Fahrzeug setzen wir unsere Vision vom emissionsfreien Fahren mit Wasserstoff konsequent um und unterstreichen dabei das Potenzial von H₂ als Energieträger der Zukunft. Während die bisherigen Mercedes-Benz Forschungsfahrzeuge etwa eine Fahrzeuggeneration – sieben bis acht Jahre – »vorausschauen«, geht der neueste Technologievisionär F125/ noch einen großen Schritt weiter: um mehr als zwei Generationen bis über das Jahr 2025 hinaus (vgl. S. 66 ff.).

Regenerative Erzeugung von Wasserstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge. Ohne eine flächendeckende Tank- und Stromlade-Infrastruktur können sich Elektrofahrzeuge nicht im Markt durchsetzen. Deshalb engagiert sich Daimler für den Aufbau von Stromladestationen und Wasserstofftankstellen. Im Rahmen der Initiative H₂ Mobility arbeiten wir gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium und Partnern aus der Energiewirtschaft am Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland: Ab 2012 werden wir zusammen mit dem Technologiekonzern Linde 20 neue Wasserstofftankstellen in Deutschland errichten, um die stetig wachsende Zahl von Brennstoffzellenfahrzeugen mit Wasserstoff zu versorgen. Unsere Kooperation mit dem Technologiekonzern Linde schließt auch die regenerative Erzeugung des angebotenen Wasserstoffs mit ein. Vielversprechende Optionen sind die regenerative Wasserstofferzeugung mittels Elektrolyse mit regene-



Das ACTIVE CURVE SYSTEM sorgt in der neuen M-Klasse von Mercedes-Benz für mehr Fahrspaß, Fahrkomfort und Sicherheit.

rativ erzeugtem Strom oder aus biogenen Reststoffen (Biomass-to-Hydrogen, BTH). Diese Verfahren eröffnen die Möglichkeit, in absehbarer Zeit große Mengen Wasserstoff zu wirtschaftlichen Kosten regenerativ zu erzeugen.

Leichtbau spart Kraftstoff und Ressourcen. Komfort- und Sicherheitsausstattung, aber auch alternative Antriebs-technologien erhöhen das Fahrzeuggewicht. Damit der Energieverbrauch dennoch reduziert werden kann, muss dieses Zusatzgewicht überkompensiert werden. Neue Werkstoffe und Herstellungsverfahren sowie innovative Bauteilkonstruktionen helfen, das Gewicht unserer Fahrzeuge deutlich zu reduzieren. Mit der sogenannten Soft Kill Option (SKO) lassen sich zum Beispiel Werkstoffe in weniger beanspruchten Bereichen von Fahrwerkskomponenten und Karosserie nach Computerberechnung weicher und dünner gestalten oder sogar völlig »herausschneiden« (»killen«). Die hoch beanspruchten Stellen dagegen werden gezielt verstärkt. Auf diese Weise verringert sich das Gewicht mit der SKO-Methode um bis zu 30%.

Die Anwendungsmöglichkeiten neuer Werkstoffe demonstriert das jüngste Mercedes-Benz Forschungsfahrzeug F125! (vgl. S. 66 ff.). Eine exakt auf die jeweilige Anforderung abgestimmte Kombination aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) mit hohem Karbonfaseranteil (CFK) sowie Leichtmetallen, hochfesten Stählen und Hybridmaterialien reduziert das Rohbau-gewicht des innovativen Fahrzeugs auf rund 250 kg. Der Rohbau des F125! wiegt damit etwa 40% weniger als der eines vergleichbaren Serienfahrzeugs der aktuellen Produktion.

Auf dem »Weg zum unfallfreien Fahren«. Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Seit über 60 Jahren sind unsere Entwicklungen für die Sicherheit von Pkw, Lkw, Trans-portern und Omnibussen weltweit wegweisend. Der Einsatz für mehr Sicherheit im Straßenverkehr liegt im Interesse aller Verkehrsteilnehmer und ist für uns eine Aufgabe von gesellschaftlicher Bedeutung. Deshalb setzen wir unseren »Weg zum unfallfreien Fahren« Schritt für Schritt in die Realität um, und das wird auch von externer Seite honoriert. So zeichnete Euro NCAP, eine unabhängige europäische Sicherheitsvereinigung, die B-Klasse, die M-Klasse und das C-Klasse Coupé von Mercedes-Benz als jeweils Beste ihrer Fahrzeugklasse mit fünf Sternen für hervorragenden Insassenschutz aus. Darüber hinaus erhielt die Marke Mercedes-Benz mehrere »Euro NCAP Advanced Rewards« für Sicherheitsinnovationen, darunter PRE-SAFE® und die radargestützte Kollisionswarnung COLLISION PREVENTION ASSIST.

Sicher durch die Kurven. Die jüngste Innovation von Daimler auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit ist das ACTIVE CURVE SYSTEM. In der neuen Mercedes-Benz M-Klasse sorgt es für wankfreie Kurvenfahrten und bringt so mehr Agilität, mehr Fahrspaß und, besonders bei höheren Geschwindigkeiten, deutlich mehr Sicherheit. Hydraulisch betätigtes Querstabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse gleichen den Winkel aus, der sich bei Kurvenfahrten je nach Fahrgeschwindigkeit und Kurvenradius einstellt. Die Regelung der Querstabilisierung passt sich an die jeweilige Fahrsituation an. So gewährleistet das System bei Autobahnfahrten eine hohe Stabilität, während es bei langsamer Fahrt in unwegsamem Terrain eine bessere Geländegängigkeit ermöglicht.

Innovative Sicherheitssysteme im Kompaktsegment. Im Jahr 2002 hatte es Premiere in der S-Klasse, jetzt gibt es PRE-SAFE® auch in der neuen B-Klasse. Damit hält das vorausschauende Insassenschutzsystem von Mercedes-Benz Einzug in das Segment der Kompaktfahrzeuge. In der neuen Baureihe umfasst es Sicherheitsfunktionen wie das Schließen der Seitenscheiben und des Schiebedachs bei kritischer Querdy-namik, die reversible Gurtstraffung und die Verstellung des elektrischen Beifahrersitzes mit Memory-Funktion.

Ein weiteres innovatives Assistenzsystem kommt in der neuen B-Klasse zum Einsatz: der COLLISION PREVENTION ASSIST. Das radargestützte System macht den Fahrer auf einen drohenden Auffahrunfall aufmerksam. Das System misst mithilfe von Radar den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen und erkennt, wenn eine Kollision droht. Ausgehend vom berechneten Aufprallzeitpunkt aktiviert es optische und akustische Warngeräte. Gleichzeitig wird das Bremsystem auf die erforderliche Abbremsung des Fahrzeugs vorbereitet. Reagiert der Fahrer auf die Warnung und tritt beherzt auf die Bremse, stellt der COLLISION PREVENTION ASSIST automatisch die optimale Bremskraft zur Verfügung. Beschleunigt das voraus-fahrende Fahrzeug während des Bremsvorgangs, reduziert das System die Bremsverzögerung.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Wir stellen die Weichen für eine wettbewerbsfähige Belegschaft in der Zukunft. Mit unseren Initiativen greenHR und Generationenmanagement richten wir unsere Personalarbeit auf die Auswirkungen neuer Technologien und den demografischen Wandel aus. Mit einem umfangreichen Aus- und Weiterbildungsangebot steigern wir die Qualifikation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und erhalten und stärken ihre Leistungsfähigkeit. Die Vielfalt im Unternehmen stellt einen nachhaltigen, sozialen und wirtschaftlichen Erfolgsfaktor dar.

5.01

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	2011	2010	11/10 Veränd. in %
Beschäftigte (31.12.)			
Daimler-Konzern	271.370	260.100	+4
Mercedes-Benz Cars	99.091	96.281	+3
Daimler Trucks	77.295	71.706	+8
Mercedes-Benz Vans	14.889	14.557	+2
Daimler Buses	17.495	17.134	+2
Vertrieb Fahrzeuge	49.699	48.299	+3
Daimler Financial Services	7.065	6.742	+5
Sonstige	5.836	5.381	+8

Beschäftigungsentwicklung. Am 31. Dezember 2011 beschäftigte der Daimler-Konzern weltweit 271.370 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Vor allem aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach unseren Produkten haben wir den Personalstand gegenüber dem Ende 2010 um 11.270 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöht. **↗ 5.01** In Deutschland wuchs die Zahl der Beschäftigten auf 167.684 (i. V. 164.026); 20.702 (i. V. 18.295) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren in den USA, 14.533 (i. V. 13.484) in Brasilien und 11.479 (i. V. 12.836) in Japan beschäftigt. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren zum Ende des Berichtsjahres 2.121 (i. V. 1.552) Beschäftigte tätig. Die Zahl der Auszubildenden lag bei 8.499 (i. V. 8.841). Weitere Informationen zur Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern finden Sie im Lagebericht auf Seite 95 dieses Geschäftsberichts.

greenHR-Initiative. Im Rahmen einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung hat der Personalbereich die strategische Initiative »greenHR« ins Leben gerufen. Deren Ziel ist es, künftige Personalforderungen und Rahmenbedingungen, die sich aus unserem Nachhaltigkeitsmanagement ergeben, proaktiv zu gestalten. Dabei wurden folgende fünf Handlungsfelder identifiziert: Personalbedarfsanalyse und -planung, Recruiting, Ausbildung, Weiterbildung und Personalentwicklung.

Bei der Personalbedarfsanalyse und -planung untersuchen wir sowohl die quantitativen als auch die qualitativen Veränderungen des Personalbedarfs und leiten entsprechende Maßnahmen daraus ab: Wie werden sich neue Antriebskonzepte auf die Beschäftigung, die Arbeitsinhalte und die Qualifikation der Mitarbeiter auswirken? Mit dieser Frage befasst sich unter anderem das wissenschaftliche Forschungsprojekt »ELAB – Elektromobilität und Beschäftigung«, das wir zusammen mit dem Gesamtbetriebsrat in Auftrag gegeben haben. Dieses Projekt wird gemeinsam vom Unternehmen, der IG Metall und der Hans-Böckler-Stiftung finanziert. Erste Ergebnisse der Studie werden im Laufe des Jahres 2012 vorliegen.

Beim Recruiting stehen vermehrt Hochschulmessen sowie der Einstieg in Social Media, beispielsweise Facebook und Twitter, im Vordergrund, um uns langfristig qualifizierte Nachwuchskräfte zu sichern. Im Rahmen des Handlungsfelds Ausbildung passen wir die bestehenden Berufsbilder an die sich verändernden Technologien an. So werden »grüne Technologiebausteine« insbesondere auf den Gebieten des Elektroantriebs und des Leichtbaus berücksichtigt. Beim Thema Weiterbildung haben wir in den vergangenen zwei Jahren rund 44.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Technologien zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität qualifiziert. Schwerpunkte lagen dabei in den Bereichen alternative Antriebskonzepte und Leichtbau. Im Rahmen unserer Personalentwicklungsmaßnahmen ist unter anderem das Daimler-Academic-Programm erfolgreich gestartet; weitere Erläuterungen hierzu finden Sie unter der Überschrift »Nachwuchskräfte sichern und fördern« innerhalb dieses Kapitels.

Umfangreiches Ausbildungsangebot. Wer Wissen sät, wird Erfolg ernten: Nach diesem Motto entwickeln und fördern wir unsere Nachwuchskräfte auf qualitativ hohem Niveau. Unsere Initiative Genius vermittelt bereits Kindern und Jugendlichen wertvolle Einblicke in Zukunftstechnologien und Berufsbilder in der Automobilindustrie. Schulabgänger können sich an unseren Standorten für eine technische oder kaufmännische Berufsausbildung sowie ein Studium an der Dualen Hochschule bewerben.

Ende 2011 beschäftigten wir weltweit 8.499 Auszubildende (i. V. 8.841), in Deutschland haben im Berichtsjahr 2.067 (i. V. 2.034) junge Menschen eine Ausbildung bei uns aufgenommen. Bei entsprechenden Leistungen erhalten die Auszubildenden attraktive Übernahmeangebote. Für die Daimler AG lag die Übernahmequote im Jahr 2011 bei 92% (i. V. 84%).



Vielfalt ist ein Wertfaktor in unseren Personalprozessen und unserer Unternehmenskultur.

Dabei richten wir die Ausbildungs- und Übernahmezahlen konsequent am Bedarf und an der künftigen Entwicklung des Unternehmens aus. Mit dem Betriebsrat wurde vereinbart, dass wir in Deutschland bis zum Jahr 2013 aufgrund der Doppelabiturjahrgänge und des Aussetzens der Wehrpflicht mehr als 280 zusätzliche Ausbildungsplätze anbieten.

Nachwuchskräfte sichern und fördern. Im Jahr 2011 haben wir weltweit erneut rund 500 Absolventen und Berufseinstiegherren mit erster Praxiserfahrung einen erstklassigen Einstieg ins Berufsleben ermöglicht. CAReer, unser konzernweites Traineeprogramm, richtet sich an Absolventen technischer und kaufmännischer Studiengänge mit überdurchschnittlichem Studienabschluss, Praxiserfahrung, überzeugender Persönlichkeit und Motivation für die internationale Automobilindustrie. Der Frauenanteil in CAReer liegt aktuell bei 34%, und unsere Trainees kommen aus rund 30 verschiedenen Nationen. Darüber hinaus fördert das Daimler-Student-Partnership-Programm qualifizierte Studierende mit dem Ziel, sie als potenzielle Nachwuchskräfte für unser Unternehmen zu gewinnen.

Mit Daimler Academic Programs investieren wir in unsere eigenen Ressourcen. Dieses neue Studienförderprogramm richtet sich an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die berufsbegleitend oder im Rahmen eines Vollzeitstudiums einen Bachelor- oder Master-Abschluss erwerben möchten. Das Studienangebot ist an den technologischen Zukunftsthemen des Konzerns ausgerichtet. Die ersten Studierenden haben zum Wintersemester 2010 ihr Studium an verschiedenen Hochschulen in Deutschland aufgenommen. Es ist vorgesehen, das Förderprogramm kontinuierlich auch außerhalb Deutschlands auf- und auszubauen.

Mitarbeiterqualifizierung. Unsere Beschäftigten erhalten während ihres gesamten Berufslebens Qualifizierungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Im Jahr 2011 haben wir vor allem auf dem Gebiet »grüner« Technologien umfangreiche Ressourcen für Qualifizierungsmaßnahmen bereitgestellt. Damit wollen wir die Kompetenzen unserer Mitarbeiter insbesondere im Bereich Forschung und Entwicklung weiter ausbauen. Allein in Deutschland haben wir im Berichtsjahr 101 (i. V. 73) Mio. € in die Qualifizierung unserer Beschäftigten investiert; jeder Mitarbeiter wurde im Schnitt 3,8 (i. V. 2,3) Tage im Jahr qualifiziert.

Eine besondere Art der Mitarbeiterqualifizierung findet derzeit für Beschäftigte unseres neuen Pkw-Werks in Kecskemét, Ungarn, statt, wo im Frühjahr 2012 die Produktion der Mercedes-Benz Kompaktaureihe anläuft. Um sie für ihre verschiedenen Aufgaben zu qualifizieren, haben bereits hunderte ungarische Mitarbeiter im Werk Rastatt ein auf ihren Kenntnisstand zugeschnittenes Qualifizierungsprogramm durchlaufen. Ziel ist es, nicht nur fachliches Wissen zu vermitteln, sondern sich auch gegenseitig kennenzulernen. Dadurch sollen die Kollegen aus beiden Werken als Team zusammenwachsen.

Diversity-Management. Daimler will im Diversity-Management zu den führenden deutschen Automobilunternehmen gehören. Deshalb haben wir vielfältige Aktivitäten und Initiativen gestartet – von Diversity-Workshops und Mentoringprogrammen bis hin zu Mitarbeiternetzwerken –, um Vielfalt zu einem Wertfaktor in unseren Personalprozessen und unserer Unternehmenskultur zu machen. Handlungsschwerpunkte sind die Förderung von Frauen in Führungspositionen (Gender Diversity), Internationalisierung des Managements und Generationenmanagement.

Die gezielte Förderung von Frauen unterstützen wir unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebsnahen Krippenplätzen und einem speziellen Mentoringprogramm für Frauen. Daimler hat sich verpflichtet, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis zum Jahr 2020 konzernweit auf 20% zu erhöhen. Diese Quote ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2011 bei deutlich über 10%. Als technisch orientiertes Unternehmen haben wir bei der Zielvorgabe branchenspezifische Gegebenheiten sowie den aktuellen Frauenanteil in der Belegschaft der Daimler AG von 13,9% beziehungsweise von 15,6% im Daimler-Konzern berücksichtigt. In unseren Nachwuchsprogrammen haben wir teilweise schon Frauenanteile von 35% erreicht.

Dank an die Belegschaft. Der Vorstand dankt der gesamten Belegschaft, deren Leistung und Einsatz den Erfolg von Daimler im Jubiläumsjahr 2011 erst möglich gemacht haben. Die Motivation und das Know-how unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bilden auch weiterhin die Grundlage für eine nachhaltig erfolgreiche Zukunft unseres Unternehmens. Der Dank gilt auch den Arbeitnehmervertretern für ihr Engagement und die konstruktive Zusammenarbeit.

Gesellschaftliche Verantwortung

Unternehmertum und gesellschaftliche Verantwortung gehören für Daimler untrennbar zusammen. Wo immer wir tätig sind, stehen wir als Arbeit- und Auftraggeber im vielfältigen Austausch mit unserem regionalen Umfeld. Daraus erwachsen für uns der Auftrag und die Chance, das gesellschaftliche Umfeld an unseren Standorten aktiv mitzugestalten und den Dialog zwischen den Kulturen zu fördern.

Unsere Förderschwerpunkte. Unser breites gesellschaftliches Engagement bündeln wir in fünf Bereichen: Spenden, Sponsoring, Stiftungsförderung, Corporate Volunteering und Community Relations. Dabei konzentrieren wir uns auf fünf Handlungsfelder: Wissenschaft, Technologie und Umweltschutz, Bildung, Verkehrssicherheit, Kunst und Kultur sowie karitative Projekte. Im Bereich Corporate Volunteering stehen soziale und ökologische sowie Bildungsthemen im Mittelpunkt.

Bei all unseren Aktivitäten pflegen wir einen intensiven Dialog mit den Kommunen und lokalen Institutionen. Dabei bringen wir gerade auch unsere Kompetenzen als Automobilhersteller in gemeinwohlorientierte Projekte ein und berücksichtigen regionale Gegebenheiten ebenso wie gesamtgesellschaftliche Belange. Unser grundlegender Anspruch ist es, erkennbaren gesellschaftlichen Nutzen zu stiften und unser Engagement kontinuierlich weiterzuentwickeln. Im Jahr 2011 haben wir gemeinnützige Institutionen und gesellschaftliche Vorhaben mit Projektmitteln in Höhe von insgesamt 59 Mio. € unterstützt.

Koordiniert werden die Aktivitäten des Unternehmens durch den Spenden- und Sponsoringausschuss. In enger Abstimmung mit dem Vorstand sowie den weltweiten Produktionsstandorten und Werkleitungen definiert und verantwortet er die landes- und regionalpolitischen Handlungsfelder. Er prüft alle substantiellen Projekte und Fördervorhaben und entscheidet über diese. Bei der Vergabe von Fördermitteln folgen wir dem Grundsatz größtmöglicher Transparenz.

Förderung von Wissenschaft, Technologie und Umweltschutz. Wer eine nachhaltige Entwicklung befürwortet, muss in die menschliche Innovationskraft investieren. Aus diesem Grund fördern wir weltweit Universitäten und Forschungseinrichtungen.

Die »Daimler und Benz Stiftung« fördert Wissenschaftsprojekte, die sich mit den Wechselbeziehungen von Mensch, Umwelt und Technik beschäftigen. Anlässlich des 125. Automobiljubiläums haben wir das Kapital der Stiftung auf 125 Mio. € aufgestockt. Daimler gehört außerdem zu den Gründungsmitgliedern des Stifterverbands für die Deutsche Wissenschaft. Dieser größte private Wissenschaftsförderer in Deutschland unterstützt Wissenschaft und Technik und fördert insbesondere den wissenschaftlichen Nachwuchs.

Wir sehen es als unsere Verantwortung an, die Vielfalt an Lebensräumen, Arten und Genen für künftige Generationen zu bewahren. Daher unterstützt Daimler den Global Nature Fund, der mit seinem Projekt »Living Lakes« weltweit das Ziel verfolgt, Seen, Feuchtgebiete und andere Gewässer zu schützen und zu renaturieren. Anlässlich des Weltumwelttages im Juni 2011 wandte sich Mercedes-Benz do Brasil gezielt an die kommende Generation: Bei Aufführungen des Theaterstücks »Planeta Mercedes-Benz – Our Sustainable World« im Lkw-Werk des Unternehmens erlebten rund 7.000 Kinder, wie wichtig es ist, achtsam mit der Natur umzugehen.

Förderung der Bildung. Bildung öffnet Türen. Sie stärkt Individuen wie Familien und damit letztlich auch die Gesellschaft. Deshalb unterstützen wir eine Vielzahl von Bildungsprojekten weltweit.

Mit »Genius – die junge WissensCommunity« möchten wir Kinder und Jugendliche für Naturwissenschaft und Technik begeistern. So erklären etwa Daimler-Ingenieure Gymnasiasten im Schulunterricht, wie ein Brennstoffzellenfahrzeug funktioniert. Auf großes Interesse stieß 2011 auch das von Ingenieuren und Lehrern gemeinsam entwickelte Arbeitsheft zum Thema Antriebstechnik.

Um die Gesellschaft und die Wirtschaft Südafrikas zu fördern, unterstützt Daimler soziale Bildungsprojekte wie das St. Anthony's Education Centre. Das Projekt verschafft benachteiligten Jugendlichen und arbeitslosen Erwachsenen aus Elendsvierteln die Chance, sich weiterzubilden. So können sie etwa handwerkliche Fähigkeiten erwerben oder Schulabschlüsse nachholen.

Initiativen zur Verkehrssicherheit. Sicherheit im Verkehr ist ein Kernthema unserer Bildungsarbeit. Um Unfallgefahren zu bannen, bedarf es nicht nur technisch verbesserter Fahrzeuge; es gilt auch, die Verkehrsteilnehmer für mögliche Gefahren zu sensibilisieren.

Um Kinder auf den Straßenverkehr vorzubereiten, haben wir bereits im Jahr 2001 unsere Verkehrserziehungs-Initiative »MobileKids« ins Leben gerufen. Spielerisch vermittelt Mobile-Kids alle Facetten einer sicheren und nachhaltigen Mobilität. Unter anderem starteten im September 2011 die bundesweiten MobileKids-Schultage, die Grundschülern das Thema Verkehrssicherheit direkt vor Ort näherbringen.



Unsere Verkehrserziehungs-Initiative »MobileKids« schärft das Bewusstsein von Kindern für umsichtiges Verhalten im Straßenverkehr.

Wenn Kinder zu Teenagern werden, nehmen sie auch aktiver am Straßenverkehr teil. Daher hat Daimler im Jahr 2010 in Stuttgart das Bildungsprogramm RoadSense gestartet. Sein Ziel ist es, Heranwachsende für die Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren. 4.750 Jugendliche haben bislang an RoadSense teilgenommen.

Unterstützung für Kunst und Kultur. Die Förderung von Kunst und Kultur hat für uns einen hohen Stellenwert. Aus diesem Grund unterstützen wir weltweit vielfältige Projekte, insbesondere im Umfeld unserer Standorte. Durch die Begegnung mit der Kunst erhalten unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zudem neue Impulse und Ideen, die sie bei ihrer Arbeit kreativ umsetzen können.

Durch eine langfristig angelegte Partnerschaft mit der Staatsgalerie Stuttgart fördert Daimler das kulturelle Leben der Stadt und ermöglicht darüber hinaus kulturelle Bildungsangebote für Mitarbeiter und deren Familien. Unsere erfolgreichen Partnerschaften mit Kunstinstituten haben wir im Jahr 2011 auf weitere Regionen und Einrichtungen ausgedehnt.

Karitative Projekte. Noch immer leidet ein großer Teil der Weltbevölkerung unter Armut. Aus diesem Grund unterstützen wir zum Beispiel Projekte, die Hilfe zur Selbsthilfe leisten, sammeln Spenden und helfen bei Katastrophen.

Die »Laureus Sport for Good«-Stiftung, an der Daimler Mitbegründer ist, hilft Kindern und Jugendlichen in schwierigen Lebenslagen. Mehr als 80 Sportprojekte hat die Stiftung bislang auf der ganzen Welt unterstützt. Jedes Jahr kommen neue Projekte hinzu, so etwa 2011 das Kölner Projekt »Kids for future«, in dem Boxathleten Kinder und Jugendliche aus sozialen Brennpunkten trainieren.

Mit dem SEED-Programm will Daimler die Lebensbedingungen von Slum-Bewohnern und Straßenkindern der indischen Stadt Chennai verbessern. Die Ziele: erschwinglicher Wohnraum, Bildung für Kinder und Kompetenzentwicklung für junge Erwachsene, um diesen bessere Beschäftigungschancen zu eröffnen. Der Startschuss für das Projekt fiel im Juli 2011 anlässlich des Marktstarts von Daimler Financial Services India.

Weil ein Notfall schnelle und effektive Hilfe erfordert, haben wir für die Katastrophenhilfe einen eigenen Prozess installiert. Auf dieser Basis konnten wir im Jahr 2011 unmittelbar reagieren – zum Beispiel bei dem Erdbeben und dem Tsunami in Japan, dem Tornado in Alabama, der Hungerkatastrophe in Ostafrika, der Flutkatastrophe in Thailand und dem Erdbeben in der Türkei – und überzeugende Hilfsprojekte für unser Engagement auswählen.

Corporate Volunteering. Um an unseren Standorten Dinge zu bewegen, machen wir uns für ein funktionierendes Gemeinwesen stark. Wir fördern Bildung und Ausbildung und unterstützen den Ausbau betriebsnaher Kindertagesstätten. Außerdem bringen sich viele unserer Mitarbeiter in Nachbarschaftsprojekte ein und engagieren sich ehrenamtlich in gemeinnützigen Initiativen.

Alle Daimler-Mitarbeiter haben seit Dezember 2011 mit der »ProCent«-Initiative die Möglichkeit, den Cent-Betrag ihrer monatlichen Netto-Entgeltauszahlung zu spenden. Jeder gespendete Cent wird zudem vom Unternehmen verdoppelt. Die in einem Förderfonds angesparte Summe kommt ökologischen und sozialen Projekten zugute.

Mit der Initiative »Wir bewegen was!« hat Daimler im Rahmen der Aktivitäten zum 125. Jubiläum des Automobils das ehrenamtliche Engagement von Mitarbeitern unterstützt. Bis Ende 2011 wurden 125 soziale und ökologische Mitarbeiterinitiativen mit jeweils bis zu 5.000 € gefördert.

Weiterführende Details zu den Förderprojekten und gesellschaftlichen Aktivitäten des Konzerns finden Sie im Daimler-Nachhaltigkeitsbericht und auf unseren Internetseiten unter dem Stichwort Nachhaltigkeit (www.daimler.com/nachhaltigkeit).

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat von Daimler bekennen sich zu den Grundsätzen guter Corporate Governance. Unser gesamtes Handeln ist auf eine verantwortungsvolle, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet.

6 | Corporate Governance

158-160 Bericht des Prüfungsausschusses

161-166 Vergütungsbericht

- Grundsätze der Vergütung des Vorstands
- Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2011
- Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit
- Vergütung des Aufsichtsrats

167-168 Integrität und Compliance

- Unser Ansatz
- Integrität
- Compliance
- Compliance-Organisation gestärkt
- Compliance-Management-System verbessert
- Mitarbeiter werden intensiv geschult
- Anlaufstellen für die Mitarbeiter

169-174 Corporate Governance Bericht

- Selbstverständnis
- Rahmenbedingungen, Corporate Governance Kodex
- Die Organe der Daimler AG
- Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat, Directors' Dealings
- Risikomanagement, Rechnungslegung und Transparenz
- Integrität

175 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

- Selbstbehalt bei der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat
- Ausgestaltung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Prüfungsausschuss behandelt auf der Basis der in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse geregelten Aufgabenzuweisung insbesondere Fragen der Rechnungslegung. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystens und des internen Revisionssystems sowie das Compliance-Management. Außerdem befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualifikation und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers.

Nach Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Wirtschaftsprüfer mit der Abschlussprüfung beziehungsweise mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten, legt die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Prüfer.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. h. c. Bernhard Walter, als auch Dr. Clemens Börsig verfügen als unabhängige Mitglieder des Prüfungsausschusses über Sachverständnis auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

An den sieben Sitzungen des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2011 nahmen neben den Ausschussmitgliedern in der Regel auch der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder und die Vertreter des Abschlussprüfers teil. Darüber hinaus waren zu einzelnen Tagesordnungspunkten die Leiter von Fachabteilungen sowie weitere Sachverständige vertreten. Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit dem Abschlussprüfer, mit den für Finanzen und Controlling beziehungsweise Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitgliedern, mit dem Monitor und einem weiteren Compliance-Berater des Prüfungsausschusses sowie mit den Leitern des Bilanzbereichs und der Bereiche Interne Revision, Group Compliance und Recht. Über die

Ergebnisse dieser bilateralen Gespräche informierte der Prüfungsausschussvorsitzende den Prüfungsausschuss jeweils bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit. Der Prüfungsausschussvorsitzende informierte auch den Aufsichtsrat in der jeweils folgenden Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses und den Verlauf von Sitzungen und Gesprächen.

In einer Sitzung Mitte Februar 2011 behandelte der Prüfungsausschuss im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und Konzernabschlusses sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die vorläufigen Kennzahlen wurden in der Jahrespressekonferenz am 16. Februar 2011 veröffentlicht.

Ende Februar 2011 befasste sich der Prüfungsausschuss in Anwesenheit von Vertretern des Abschlussprüfers mit dem vom Abschlussprüfer jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2010 sowie mit dem Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Prüfungsausschussmitgliedern wie allen Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS und dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern, der Jahresabschluss der Daimler AG, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG, für den Konzernabschluss nach IFRS und für den zusammengefassten Lagebericht, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses. Die Prüfungsberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Dabei hat sich der Prüfungsausschuss der Daimler AG auch mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystens, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie mit Fragen der Compliance einschließlich kartellrechtlicher Themen befasst. Dies umfasste auch die vom Vorstand beschlossenen Weiterentwicklungen und erforderlichen Anpassungen innerhalb der konzernweiten Compliance-Strukturen und -Aktivitäten. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands anzuschließen. Der Prüfungsausschuss stimmte ferner dem Bericht des Prüfungsausschusses in der vorliegenden Fassung zu.



Bernhard Walter, Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Darüber hinaus erörterte der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2010 an den Abschlussprüfer gezahlten Honorare für Prüfungs- und für Nicht-Prüfungsleistungen und – vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung – die Honorarvereinbarung für das Geschäftsjahr 2011. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung beschloss der Prüfungsausschuss eine an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung zur Bestellung von KPMG als Abschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei stützte der Prüfungsausschuss seine Empfehlung auf die sehr guten Ergebnisse der vom Prüfungsausschuss im Juni 2011 durchgeföhrten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung des vorangegangenen Geschäftsjahres. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss auf der Basis seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2011 und mit dem Jahresprüfplan der Internen Revision.

Im Jahresverlauf 2011 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen die Zwischenfinanzberichte beziehungsweise den Halbjahresbericht vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand, behandelte die jeweiligen Risikoberichte und nahm die Tätigkeitsberichte der Fachbereiche Group Compliance und Corporate Audit entgegen. Regelmäßig tauschte sich der Prüfungsausschuss mit dem unabhängigen Monitor aus. In diesem Zusammenhang war er auch in die Vereinbarung und Bewertung der jährlichen Compliance-Ziele für den Vorstand eingebunden und befasste sich quartalsweise mit Mitteilungen, die vertraulich und auf Wunsch anonym über ein unternehmenseigenes sogenanntes Whistleblowing-System entgegengenommen und intern vom Business Practices Office bearbeitet wurden. In der Sitzung zum zweiten Jahrestätigkeitsbericht des Konzerndatenschutzbeauftragten 2010/2011 und in der Sitzung zum dritten Quartal 2011 den Bericht über die Entwicklung offener rechtlicher Verfahren.

Die Berichterstattung über Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers nahm der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung im Juni 2011 entgegen. In dieser Sitzung wurden auch die Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung des laufenden Geschäftsjahres und die Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen festgelegt. Darüber hinaus diente diese Sitzung der Analyse der Abschlussprüfung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2010 und der Wahrnehmung der Kontrollaufgaben des Prüfungsausschusses hinsichtlich des Rechnungslegungsprozesses, der Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems. Gestützt auf die vom Prüfungsausschuss gewürdigten Stellungnahmen des Abschlussprüfers wurde in diesem Zusammenhang auch das Internal Control System behandelt, das im Geschäftsjahr 2010 die frühere Internal Control over Financial Reporting gemäß Abschnitt 404 des Sarbanes-Oxley Acts abgelöst hatte. Über den rechnungslegungsbezogenen Bereich hinaus umfasst das Internal Control System auch das interne Kontroll- und Risikomanagement einschließlich der Bereiche Interne Revision und Compliance-Management. Der Ausschuss erörterte die Tätigkeitsberichte zum Internal Control System und befasste sich dabei insbesondere mit Änderungen und Weiterentwicklungen des Systems.

Des Weiteren informierte sich der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung über den Stand kartellrechtlicher Präventionsmaßnahmen, über Grundsatzfragen zum Finanzierungsstatus und zum Management der Pensionsfonds sowie über weitere aktuelle Themen einschließlich Neuerungen auf dem Gebiet der International Financial Reporting Standards.

In einer zusätzlichen Sitzung im Dezember 2011 befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Ergebnissen und Empfehlungen des vom Monitor erstellten Fortschrittsberichts und der hiermit korrespondierenden Stellungnahme des Vorstands.

In einer Sitzung Anfang Februar 2012 behandelte der Prüfungsausschuss im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses sowie den Dividendenvorschlag des Vorstands. Die vorläufigen Kennzahlen wurden in der Jahrespressekonferenz am 9. Februar 2012 veröffentlicht.

Ende Februar 2012 prüfte und erörterte der Ausschuss im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2011 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Mitgliedern des Prüfungsausschusses umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS und dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern, der Jahresabschluss der Daimler AG, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG, für den Konzernabschluss nach IFRS und für den zusammengefassten Lagebericht, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses. Die Prüfungsberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Dabei hat sich der Prüfungsausschuss der Daimler AG auch mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie mit Fragen der Compliance auseinandergesetzt. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands mit dem Vorschlag der Zahlung einer Dividende von 2,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie anzuschließen. Der Prüfungsausschuss stimmte ferner dem Bericht des Prüfungsausschusses in der vorliegenden Fassung zu. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung beschloss der Prüfungsausschuss eine an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung zur Bestellung von KPMG als Abschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss auf der Basis seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2012 und mit dem Jahresprüfplan der Internen Revision.

Auch im Jahr 2011 führte der Prüfungsausschuss wie in den Vorjahren eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Handlungsbedarf im Hinblick auf die Aufgaben des Ausschusses oder auf den Inhalt, die Frequenz oder den Ablauf der Sitzungen ergab sich dabei nicht.

Stuttgart, im Februar 2012

Der Prüfungsausschuss



Dr. h. c. Bernhard Walter
Vorsitzender

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht fasst die Grundsätze zusammen, die für die Festlegung der Vergütung des Vorstands der Daimler AG angewendet werden, und erläutert sowohl die Höhe als auch die Struktur der Vorstandseinkommen. Darüber hinaus werden die Grundsätze und die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats beschrieben. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Lageberichts für die Daimler AG und den Konzern.

Grundsätze der Vergütung des Vorstands

Zielsetzung. Zielsetzung des Vergütungssystems für den Vorstand ist, die Vorstandsmitglieder gemäß ihres Tätigkeits- und Verantwortungsbereichs sowie im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben angemessen zu vergüten, um auch für Spitzenkräfte ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Durch eine adäquate Variabilität sollen die gemeinsame und persönliche Leistung des Vorstands sowie der nachhaltige Unternehmenserfolg deutlich und unmittelbar berücksichtigt werden.

Umsetzung in der Praxis. Für jedes anstehende Geschäftsjahr bereitet der Präsidialausschuss zunächst auf Basis eines Wettbewerbsvergleichs die Überprüfung der Vergütungssystematik und -höhe durch den Aufsichtsrat vor. Im Mittelpunkt steht dabei die Prüfung der Angemessenheit, die auf einem horizontalen und vertikalen Vergleich basiert. Dazu werden mit Bezug auf eine Gruppe vergleichbarer Unternehmen aus Deutschland insbesondere die folgenden Aspekte geprüft:

- die Wirkungsweise der einzelnen fixen und variablen Komponenten, also deren Methodik und Bezugsparameter,
- die Gewichtung der Komponenten zueinander, das heißt das Verhältnis der fixen Grundvergütung zu den kurzfristigen und langfristigen variablen Bestandteilen,
- die Relation des durchschnittlichen Einkommens der Belegschaft zu dem eines Vorstandsmitglieds

sowie die sich daraus ergebende Zielgesamtvergütung, bestehend aus einem Grundgehalt, einem Jahresbonus und einer langfristig orientierten Vergütung unter Berücksichtigung auch von Altersversorgungsansprüchen und Nebenleistungen.

Dazu nehmen Präsidialausschuss und Aufsichtsrat unabhängige externe Beratung in Anspruch, um insbesondere den Vergleich mit den marktüblichen Vergütungssystemen zu erleichtern. Soweit sich als Ergebnis hieraus Änderungsbedarf für das Vergütungssystem für den Vorstand ergibt, legt der Präsidialausschuss entsprechende Änderungsvorschläge dem gesamten Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vor.

Auf Basis des verabschiedeten Vergütungssystems entscheidet der Aufsichtsrat zu Beginn des Jahres über die Grund- und Zielvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder und legt für das anstehende Geschäftsjahr die für die variablen Vergütungskomponenten relevanten Erfolgsparameter fest. Jährlich werden zudem zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Vorstandsvorsitzenden und jedem Vorstandsmitglied individuelle Ziele für den jeweiligen persönlichen Verantwortungsbereich für das anstehende Geschäftsjahr vereinbart, die nach Abschluss des Geschäftsjahrs zusätzlich in die Festlegung des Jahresbonus durch den Aufsichtsrat einfließen.

Somit stehen zu Beginn des Geschäftsjahrs die individuellen Grund- und Zielvergütungen sowie die dafür relevanten Erfolgsparameter fest. Diese Festlegungen werden durch den Aufsichtsrat verabschiedet.

Nach Ablauf des Geschäftsjahrs werden auf dieser Basis die Zielerreichung gemessen sowie die tatsächliche Vergütung durch den Präsidialausschuss ermittelt und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2011. Die Jahresvergütung setzt sich aus einer fixen Grundvergütung (etwa 29% der Zielvergütung), einem Jahresbonus (etwa 29% der Zielvergütung) sowie einer variablen Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung (etwa 42% der Zielvergütung) zusammen. Gegenüber dem Vorjahr wurde eine Anpassung innerhalb der Zielvergütung vorgenommen. Dabei wurde die bisherige Summe aus Grundgehalt und Jahresbonus wertgleich auf beide Komponenten verteilt. In diesem Zusammenhang wurde der Zielbonus auf den einfachen Wert der Grundvergütung abgesenkt. Die Bandbreite der Zielerreichung und die Bezugsparameter sind unverändert geblieben. Weiterhin wird der Jahresbonus abweichend von den Vorjahren nicht mehr vollständig im März des folgenden Geschäftsjahres ausbezahlt, sondern nur zu 50%. Die zweiten 50% werden ein Jahr später unter Anwendung einer Bonus-/Malusregelung zur Auszahlung kommen, und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Auto-STOXX vgl. S. 24 f.), den die Daimler AG als Maßstab für die relative Entwicklung der Aktie heranzieht. Sowohl der verzögert – unter Anwendung der Bonus-/Malusregelung – ausgezahlte Jahresbonus als auch die variable Vergütung mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung mit ihrer Anbindung an zusätzliche, anspruchsvolle Vergleichsparameter und an den

Aktienkurs tragen den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex Rechnung und berücksichtigen dabei positive wie auch negative Entwicklungen. Im Einzelnen stellt sich das System wie folgt dar:

Die **Grundvergütung** ist eine fixe, auf das Gesamtjahr bezogene Vergütung, die sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandesmitglieds orientiert und in zwölf Monatsraten ausbezahlt wird.

Der **Jahresbonus** ist eine variable Vergütung, deren Höhe sich primär am operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns (EBIT) orientiert. Für das abgelaufene Geschäftsjahr wurden dabei sowohl die vom Aufsichtsrat festgelegte Zielsetzung für das jeweilige Geschäftsjahr, abgeleitet aus dem mittelfristig zu erzielenden Renditeniveau und den Wachstumszielen, als auch der Istwert im Vergleich zum Vorjahr und die individuelle Leistung der Vorstandesmitglieder sowie die Erreichung von Compliance-Zielen herangezogen. Optional ist die Einbeziehung weiterer Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen und Ziele möglich; für 2011 war dies die Gesamtrendite der Daimler-Aktie, bestehend aus der Kursentwicklung und der Dividende (Total Shareholder Return).

Primäre Bezugsparameter:

- Zu 50% Vergleich EBIT Istwert 2011 zu Zielwert 2011.
- Zu 50% Vergleich EBIT Istwert 2011 zu Istwert 2010.

Wert bei 100%-Zielerreichung:

Im Jahr 2011 nur noch 100% des Grundgehals gegenüber früher 150%.

Bandbreite der Zielerreichung:

0 bis 200%, das heißt, der Jahresbonus aufgrund der EBIT-Zielerreichung ist nach oben begrenzt auf das Zweifache des Grundgehals, und ein Totalausfall ist möglich (s. u.).

Auf den sich daraus ergebenden Zielerreichungsgrad kann abhängig von den genannten, vorab festgelegten Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen ein bis zu 10%iger Zu- oder Abschlag vorgenommen werden. Zusätzlich hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, unter anderem auf Basis der genannten Zielvereinbarungen die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandesmitglieds mit einem Zu- oder Abschlag von bis zu 25% zu berücksichtigen.

Auch im Jahr 2011 wurden mit dem Vorstand zusätzlich Ziele mit Blick auf den Aufbau und die nachhaltige Funktion eines Compliance-Systems vereinbart. Die ganz oder teilweise Nichterfüllung der individuellen Compliance-Ziele kann mit einem Abschlag von bis zu 25% auf die Zielerreichung wirken. Aus den Compliance-Zielen kann jedoch selbst bei vollständiger Erfüllung keine Erhöhung der individuellen Zielerreichung resultieren.

Der **Performance Phantom Share Plan** ist eine langfristig orientierte Vergütung. Zu Planbeginn wird eine Anzahl virtueller Aktien gewährt und es werden für die Dauer von drei Jahren mittelfristige Erfolgsziele gesetzt. Auf Basis des zum Ende des dritten Planjahres ermittelten Zielerreichungsgrades wird die endgültige Anzahl der virtuellen Aktien ermittelt, die dann zum Ende des vierten Planjahres ausbezahlt wird. Diese endgültige Anzahl kann zwischen 0% und 200% der zu Planbeginn gewährten virtuellen Aktien liegen. Der im Jahr 2011 beigebrachte Plan kommt nach vier Jahren mit dem dann geltenden

Kurs der Daimler-Aktie zur Auszahlung. Durch die Gewährung virtueller Aktien und deren Auszahlung zu Planende auf Basis des dann gültigen Aktienkurses ist ein Chancen- und Risikopotenzial durch die Entwicklung des Aktienkurses gegeben. Von der Hälfte des Netto-Auszahlungsbetrags müssen echte Aktien der Gesellschaft gekauft und dauerhaft gehalten werden, bis die geltenden Richtlinien für den Aktienbesitz (siehe unten) erfüllt sind.

Für die Zuteilung legt der Aufsichtsrat im Rahmen der jährlichen Zielerfüllung einen absoluten Euro-Betrag fest. Die Zahl der zugeteilten Phantomaktien ergibt sich rechnerisch durch Division dieses Betrags durch den relevanten, über einen längeren Zeitraum ermittelten Durchschnittskurs. Zudem ist dieser Durchschnittskurs nicht nur maßgeblich für die Zuteilung des neuen, sondern auch für die Auszahlung des vier Jahre zuvor gewährten Plans.

Bezugsparameter für den Plan 2011:

- Zu 50% die erzielte Umsatzrendite im Vergleich zu einer Wettbewerbsgruppe (BMW, Fiat, Ford, Honda, Paccar, Renault, Toyota, Volvo, Volkswagen). Für die Messung dieses Erfolgskriteriums wird über drei Jahre hinweg die durchschnittliche Umsatzrendite der Wettbewerber ermittelt, wobei der jeweils schlechteste und beste Wert nicht berücksichtigt werden. In dem Maß, in dem die Umsatzrendite von Daimler um +/- 2 Prozentpunkte vom ermittelten Durchschnitt abweicht, ergibt sich die Bandbreite der Zielerreichung. Eine Zielerreichung von 200% ergibt sich also, wenn die Daimler-Umsatzrendite um 2 Prozentpunkte oder mehr vom Durchschnittswert der Wettbewerber nach oben abweicht. Eine Zielerreichung von 0% ergibt sich entsprechend bei einer Abweichung von 2 Prozentpunkten oder mehr nach unten.
- Zu 50% die erzielte Kapitalrendite unter Berücksichtigung der Kapitalkosten. Maßstab ist die Wertschaffung durch das Unternehmen. In dem Maß, in dem die Kapitalrendite von Daimler über drei Jahre hinweg um +/- 2 Prozentpunkte von einem Zielwert von 8% abweicht, ergibt sich die Bandbreite der Zielerreichung. Eine Zielerreichung von 200% ergibt sich also, wenn Daimler eine Kapitalrendite von 10% oder mehr erwirtschaftet. Eine Zielerreichung von 0% ergibt sich entsprechend bei einer Kapitalrendite von 6% oder weniger.

Wert bei Zuteilung:

Festlegung jährlich abhängig vom Marktvergleich; im Jahr 2011 rund das 1,3- bis 1,6-Fache des Grundgehals.

Bandbreite der Zielerreichung:

0 bis 200%, das heißt, der Plan ist nach oben begrenzt. Ein Totalausfall ist möglich.

Wert der virtuellen Aktien bei der Auszahlung:

Entsprechend dem ermittelten Aktienkurs und der nach den oben genannten Kriterien erreichten Zahl von Aktien. Die Auszahlung ist in jedem Fall auf das 2,5-Fache des Aktienkurses bei Planbeginn begrenzt.

Während des Vier-Jahres-Zeitraums entfällt auf die zugeteilten virtuellen Aktien ein Dividendenäquivalent, dessen Höhe sich nach der Dividende bestimmt, die im betreffenden Jahr auf eine echte Daimler-Aktie bezahlt wird. Hinsichtlich der aktienorientierten Vergütung ist eine nachträgliche Änderung der festgelegten Erfolgsziele oder Vergleichsparameter ausgeschlossen.

Richtlinien für den Aktienbesitz. In Ergänzung zu den drei Komponenten der Vorstandsvergütung wurden Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«) verabschiedet. Danach sind die Vorstandsmitglieder gehalten, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von Daimler-Aktien einzusetzen und diese Aktien während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten. Die Festlegung der Zahl der zu haltenden Aktien orientierte sich bei Einführung des Performance Phantom Share Plans für ein Vorstandsmitglied am Zweifachen und für den Vorstandsvorsitzenden am Dreifachen der damaligen Grundvergütung. Zur Erfüllung der Richtlinien ist grundsätzlich die Hälfte der Netto-Auszahlungsbeträge aus den Performance Phantom Share Plänen zum Erwerb echter Aktien der Gesellschaft zu verwenden; der Aktienerwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

Umsetzung des Gesetzes zur Angemessenheit der

Vorstandsvergütung. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat vor dem Hintergrund des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) Ende 2010 eine Begutachtung des Vorstandsvergütungssystems durch einen unabhängigen Prüfer veranlasst. Im Ergebnis wurde das oben dargestellte Vergütungssystem als konform mit den gesetzlichen Vorgaben bestätigt. Dieses Vergütungssystem ist im April 2011 von der Hauptversammlung mit einer Mehrheit von 97,4% der abgegebenen Stimmen gebilligt worden.

Als weiterer Anreiz zur Förderung einer nachhaltigen Geschäftsentwicklung bei der Ermittlung des Jahresbonus ist zukünftig beabsichtigt, die bislang optional möglichen, zusätzlichen finanziellen Kennzahlen und Ziele durch nicht-finanzielle Kennzahlen und Indikatoren mit einer Orientierung am Global Compact der UN und seinen zehn Prinzipien abzulösen. Hierüber wurde die Hauptversammlung 2011 bereits informiert.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2011

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2011. Die von Konzernunternehmen gewährte Gesamtvergütung für den Vorstand der Daimler AG berechnet sich aus der Summe

- des Grundgehalts,
- des in 2012 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus,
- des in 2013 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus mit Wert zum Abschlussstichtag (Anspruchshöhe in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index Auto-STOXX),
- dem Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung zum Gewährungszeitpunkt und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile.

Für beide aktienorientierten Umfänge, sowohl die zweiten 50% des Jahresbonus als auch den langfristigen PPSP können die jeweiligen Auszahlungsbeträge in Abhängigkeit der Entwicklung der Daimler-Aktie sowie der Erreichung der jeweiligen Zielparameter deutlich von den dargestellten Werten abweichen.

Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2011 beträgt insgesamt 29,0 (i. V. 25,8) Mio. €. Davon entfallen 7,4 (i. V. 4,8) Mio. € auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 12,8 (i. V. 13,5) Mio. € auf variable, das heißt kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene Vergütungskomponenten und 8,8 (i. V. 7,5) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. **↗6.01**

6.01

Vorstandsvergütung 2011

	Grundvergütung	Verzicht	Kurz- und mittelfristig orientierte Vergütung (Jahresbonus)		Langfristig orientierte Vergütung (PPSP)		Summe
			kurzfristig	mittelfristig	in Stück	Wert bei Zuteilung (2011: bei Kurs 51,08 €) (2010: bei Kurs 30,61 €)	
€-Werte in Tausend							
Dr. Dieter Zetsche	2011 2010	2.008 1.530	-115	2.038 4.819	2.038 80.269	2.570 2.457	8.654 8.691
Dr. Wolfgang Bernhard ¹	2011 2010	715 472	- 30	726 1.487	726 29.554	1.026 905	3.193 2.834
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	2011 2010	624 -	-	618 -	618 -	17.609 -	899 -
Wilfried Porth ²	2011 2010	715 535	-39	708 1.679	708 32.108	966 983	3.097 3.158
Andreas Renschler	2011 2010	755 575	- 43	747 1.771	747 35.829	1.148 1.079	3.397 3.382
Bodo Uebber ³	2011 2010	866 660	- 50	879 2.079	879 38.383	1.054 997	3.678 3.686
Prof. Dr. Thomas Weber	2011 2010	715 545	- 41	726 1.679	726 34.078	1.092 1.043	3.259 3.226
Summe	2011 2010	6.398 4.317	- 318	6.442 13.514	6.442 -	176.064 250.221	8.755 7.464
							28.037 24.977

1 PPSP-Wert nach Abzug von Mandatsvergütung eines Beteiligungsunternehmens in Höhe von 2.250 €.

2 PPSP-Wert nach Abzug von Mandatsvergütung eines Beteiligungsunternehmens in Höhe von 61.575 €.

3 PPSP-Wert nach Abzug von Mandatsvergütung eines Beteiligungsunternehmens in Höhe von 174.867 €.

Im Vorjahresvergleich sind bei der Summe der Grundvergütung, wie auch bei der Summe des Jahresbonus, die wertgleiche Verschiebung zwischen Grundvergütung und Zieljahresbonus zu berücksichtigen sowie die Berufung von Frau Dr. Hohmann-Dennhardt mit Wirkung zum 16. Februar 2011.

Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2011 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die in der nachstehenden Tabelle ersichtlich sind.

↗ 6.02

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

Altersversorgung. Die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder enthalten teilweise Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der früheren Grundvergütung errechnet. Diese Pensionsansprüche wurden bis 2005 gewährt und blieben bestehen; sie wurden jedoch auf dem damaligen Niveau eingefroren.

6.02

Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Leistungen

	2011	2010
€-Werte in Tausend		
Dr. Dieter Zetsche	159	133
Dr. Wolfgang Bernhard	71	52
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	121	-
Wilfried Porth	123	101
Andreas Renschler	169	148
Bodo Uebber	165	217
Prof. Dr. Thomas Weber	149	162
Summe	957	813

Diese Ruhegehaltszahlungen beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 60. Lebensjahr endet. Es erfolgt eine jährliche Erhöhung um 3,5% (abweichend davon erfolgt für Wilfried Porth eine Anpassung gemäß den gesetzlichen Regelungen). Die Verträge enthalten eine Regelung, nach der bei Ableben eines Vorstandsmitglieds dem Ehepartner 60% des jeweiligen Ruhegehalts zustehen. Der Betrag kann sich je nach Anzahl unterhaltpflichtiger Kinder um bis zu 30 Prozentpunkte erhöhen.

Mit Wirkung zum Beginn des Jahres 2006 wurden die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder auf ein neues Altersversorgungssystem, das sogenannte Pension Capital, umgestellt. Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich aus einem Beitrag in Höhe von 15% der Summe der Grundvergütung und des tatsächlich erreichten gesamten Jahresbonus (50% + 50%) zusammen, multipliziert mit einem Altersfaktor, der einer Verzinsung von derzeit 6% (Wolfgang Bernhard und Wilfried Porth: 5%) entspricht. Gemäß den bei der Daimler AG geltenden Regelungen wird Pension Capital nur bis zum Alter 60 gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall zur Auszahlung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahrs endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 60. Lebensjahr endet.

Die Auszahlung kann in drei Varianten erfolgen:

- als Einmalbetrag;
- in 12 Jahresraten, wobei jeder Teilbetrag bis zur Auszahlung weiter verzinst wird;
- als Rente mit oder ohne Hinterbliebenenversorgung, mit einer jährlichen Erhöhung (s. o.).

Die Verträge enthalten Regelungen, nach denen bei Ableben des Vorstandsmitglieds vor Erreichen des Versorgungsfalls dem Ehepartner beziehungsweise den unterhaltpflichtigen Kindern der gesamte Zusagebetrag, bei einem Ableben nach Eintritt des Versorgungsfalls den gesetzlichen Erben im Falle der Auszahlungsvariante von zwölf Jahresraten der Restbarwert und im Falle der Auszahlungsvariante Verrentung mit Hinterbliebenenversorgung dem Ehepartner beziehungsweise den unterhaltpflichtigen Kindern 60% des Restbarwertes zustehen.

Ausscheidende Vorstandsmitglieder erhalten für den Zeitraum beginnend nach dem Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit Zahlungen in Höhe der im vorherigen Abschnitt beschriebenen Ruhegehaltszusagen und eine Fahrzeuggestellung, teilweise für einen definierten Zeitraum. Bei diesen bis zum Erreichen des 60. Lebensjahres gewährten, gegebenenfalls einer Anrechnung anderer Einkünfte unterliegenden Zahlungen kommen die zuvor beschriebenen Erhöhungsbeträge ebenfalls zur Anwendung.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2011 bei 2,210 Mio. € (2010: 1,945 Mio. €). Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2011 56,839 Mio. € (2010: 49,327 Mio. €). Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeit-aufwendungen und Barwerte. **↗6.03**

Zusagen bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit. Die Zahlung einer Abfindung an ein Vorstandsmitglied im Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses ist nicht vorgesehen. Allein für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses im gegenseitigen Einvernehmen enthalten die Vorstandsverträge eine Zusage auf Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung erfolgsbezogener Vergütungskomponenten besteht dagegen nur zeitanteilig bis zum Tag des Ausscheidens aus der Gesellschaft. Der Anspruch auf die Auszahlung der erfolgs-bezogenen Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung orientiert sich an den festgelegten Ausübungsbedingungen der jeweiligen Pläne. Für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses im gegenseitigen Einvernehmen ist die Summe der vorstehend beschriebenen Zahlungen einschließlich Nebenleistungen, soweit diese der Regelung zum sogenannten Abfindungs-Cap des deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahresvergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrages.

Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Die Vorstandsmitglieder sollen Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate und/oder sonstige administrative oder ehrenamtliche Funktionen außerhalb des Unternehmens nur in begrenztem Umfang übernehmen. Zudem benötigen sie zur Aufnahme von Nebentätigkeiten die Zustimmung des Aufsichtsrats. So ist sichergestellt, dass weder der zeitliche Aufwand noch die dafür gewährte Vergütung zu einem Konflikt mit den Aufgaben für das Unternehmen führt. Soweit es sich bei den Nebentätigkeiten um Aufsichtsratsmandate oder Mandate in vergleichbaren Kontrollgremien handelt, sind diese im Jahresabschluss der Daimler AG aufgeführt, der im Internet veröffentlicht wird. Für die Übernahme von Mandaten in Konzerngesellschaften erfolgt keine Vergütung.

Kredite an Vorstandsmitglieder. Im Jahr 2011 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen. Die im Jahr 2011 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 13,9 (i. V. 17,5) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betragen zum 31. Dezember 2011 insgesamt 195,9 (i. V. 197,1) Mio. €.

6.03

Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte für die in den Geschäftsjahren 2010/2011 verdienten Versorgungsansprüche des Vorstands

		Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahres	Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt und Pension Capital)	Barwert der Verpflichtungen (für Ruhegehalt und Pension Capital)
€-Werte in Tausend				
Dr. Dieter Zetsche	2011 2010	1.050 1.050	794 712	29.633 26.149
Dr. Wolfgang Bernhard	2011 2010	- -	234 205	715 410
Wilfried Porth	2011 2010	156 156	140 118	4.303 3.715
Andreas Renschler	2011 2010	250 250	278 243	7.067 6.102
Bodo Uebber	2011 2010	275 275	461 397	6.439 5.357
Prof. Dr. Thomas Weber	2011 2010	300 300	303 270	8.682 7.594
Summe	2011 2010	2.031 2.031	2.210 1.945	56.839 49.327

Frau Dr. Hohmann-Dennhardt hat keinen Anspruch auf betriebliche Altersversorgung

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2011. Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die von der Hauptversammlung im April 2011 angepasste Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zum Ersatz von Auslagen und der ihnen für die Aufsichtsratstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung von 100.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 200.000 €, der Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats zusätzlich 100.000 €. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 50.000 €, die im Präsidialausschuss mit zusätzlich 40.000 € und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats mit zusätzlich 20.000 € vergütet; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 100.000 € vergütet. Bei der Vergütung werden Tätigkeiten für höchstens drei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Zahl die drei höchstdotierten Funktionen maßgeblich wären. Die Vergütung von Ausschusstätigkeiten für ein Geschäftsjahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben tatsächlich getagt hat. Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. [16.04](#)

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsentgelt von 1.100 €.

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden keine Vergütungen gewährt. Ausgenommen davon ist die Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis.

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2011 bei 3,0 (i. V. 2,7) Mio. €.

Kredite an Aufsichtsratsmitglieder. Im Jahr 2011 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

6.04

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name in €	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2011
Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses	374.300
Erich Klemm ¹	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses	309.800
Dr. Paul Achleitner	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses (ab 13. April 2011)	121.011
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses (ab 13. April 2011)	122.111
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	165.400
Prof. Dr. Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses (ab 13. April 2011)	136.522
Petraea Heynike	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 13. April 2011)	76.455
Jörg Hofmann ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	106.600
Dr. Thomas Klebe ^{1,3}	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	152.100
Gerard Kleisterlee	Mitglied des Aufsichtsrats	106.600
Jürgen Langer ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Ansgar Osseforth ⁴	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Valter Sanches ²	Mitglied des Aufsichtsrats	106.600
Dr. Manfred Schneider	Mitglied des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses (bis 13. April 2011)	50.651
Stefan Schwaab ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	165.400
Jörg Spies ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	106.600
Lloyd G. Trotter	Mitglied des Aufsichtsrats	105.500
Dr. h.c. Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses	214.300
Uwe Werner ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Lynton R. Wilson ⁵	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses (bis 13. April 2011)	114.444

1 Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

2 Herr Sanches hat auf die Auszahlung seiner Vergütung verzichtet.

Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler-Stiftung überwiesen.

3 Herr Dr. Klebe erhielt zudem 13.700 € Vergütung und Sitzungsgelder für seine Aufsichtsratstätigkeit bei der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG. Auch hierfür gilt Fußnote 1.

4 Herr Osseforth hat erklärt, dass ein Teil seiner Vergütung an die Treuhandstiftung Erwachsenenbildung abgeführt wird.

5 Herr Wilson erhielt zudem 10.900 € Vergütung für seine Gremientätigkeit bei der Mercedes-Benz Canada Inc. und der Mercedes-Benz Financial Services Canada Corp.

Integrität und Compliance

Unser Ansatz. Wir sind der Überzeugung, dass Wertegemeinschaften auf Dauer auch die besseren Wertschöpfungsgemeinschaften sind. Integrität als einer unserer vier Unternehmenswerte bildet ein wichtiges Fundament für unsere Geschäftsaktivitäten. Sie setzt voraus, dass wir uns nicht nur an die geltenden Gesetze halten, sondern darüber hinaus ethische Grundsätze berücksichtigen. Regeltreue ist eine notwendige, aber noch keine hinreichende Voraussetzung für »anständige« Geschäfte. Über das Einhalten von Regeln hinaus strebt Daimler daher eine integre Unternehmenskultur an, deren Grundsätze aus Überzeugung gelebt werden. Denn geschäftlicher Erfolg ist nur dann dauerhaft zu erreichen, wenn die Regeln von Respekt, Ehrlichkeit und Anstand eingehalten werden.

Um diese Unternehmenskultur zu fördern, wurde im Februar 2011 das neue Vorstandsressort »Integrität und Recht« geschaffen. Sie umfasst den Rechtsbereich, die Compliance-Organisation sowie den Bereich Konzerndatenschutz.

Integrität. Der Global Compact der Vereinten Nationen ist eine wichtige Richtschnur für uns. Als Gründungsmitglied der Initiative von Kofi Annan und als Mitglied der LEAD-Gruppe hat sich Daimler verpflichtet, Vorbild zu sein und die Werte des Global Compact mitzutragen (vgl. S. 174).

Ein gemeinsames Werteverständnis lässt sich nicht einfach von oben verordnen. Deshalb hat der Vorstand im November 2011 einen konzernweiten Dialog zur Integrität initiiert. Ziel ist es, mit Mitarbeitern über alle Hierarchieebenen und Funktionen hinweg einen offenen Austausch darüber zu führen, was Integrität für das Handeln im Arbeitsalltag und für jeden Einzelnen bedeutet. Die Ergebnisse des Integritätsdialogs fließen in die neue Verhaltensrichtlinie ein. Unsere konzernweit gültige Verhaltensrichtlinie gibt allen Mitarbeitern Orientierung für verantwortungsvolles Verhalten im Geschäftsalltag und festigt nachhaltig die Basis unseres Erfolgs.

Darüber hinaus wurde bereits im Mai 2011 die Kampagne »fairplay« zu Fragestellungen aus den Bereichen Integrität und Compliance für alle Unternehmensbereiche weltweit gestartet.

Compliance. Grundvoraussetzung jeder nachhaltigen unternehmerischen Tätigkeit ist die Einhaltung aller relevanten Gesetze, Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen ebenso wie interner Richtlinien. Dieses regelkonforme Verhalten bezeichnen wir als Compliance.

Compliance-Organisation gestärkt. Im Jahr 2011 haben wir den Bereich Group Compliance stärker an den Geschäftsfeldern ausgerichtet. In den neu geschaffenen Funktionen unterstützen die divisionalen Chief Compliance Officer die Geschäftsfelder dabei, ihre Verantwortung für Compliance im täglichen Handeln wahrzunehmen. Sie berichten an den Group Chief Compliance Officer, der wiederum an die Leitung des Vorstandsressorts Integrität und Recht sowie den Aufsichtsrat der Daimler AG berichtet. Weltweit beschäftigt unsere Group-Compliance-Organisation rund 160 Mitarbeiter, davon 74 in der Unternehmenszentrale.

Compliance-Management-System verbessert. Auch wenn das Einhalten aller relevanten Gesetze, Vorschriften und Regeln für Daimler höchste Priorität hat, lassen sich einzelne Verstöße nie ganz ausschließen. Deshalb schaffen wir die erforderlichen Rahmenbedingungen und entwickeln Maßnahmen, die das Unternehmen und seine Mitarbeiter vor falschen Entscheidungen schützen sowie regelkonformes Verhalten fördern sollen. Um Compliance-Risiken zu reduzieren und insbesondere Korruption zu unterbinden, haben wir neue Prozesse und Systeme eingeführt; darüber hinaus haben wir bereits bestehende Präventionsmaßnahmen überarbeitet:

Der Bereich Group Compliance definiert das jährliche Compliance-Programm des Konzerns auf Basis einer systematischen Risikoanalyse. Zur Bewertung von Risiken in den Geschäftseinheiten werden qualitative und quantitative Indikatoren herangezogen; Beispiele hierfür sind Einschätzungen des Geschäftsumfelds und konzernstatistische Daten.

2011 haben wir das Verfahren zur Identifizierung und Beseitigung von Integritätsrisiken gegenüber Geschäftspartnern (Compliance Due Diligence) grundlegend überarbeitet und verbessert. Es ist Kernelement unseres »Business Partner Integrity Management«.

Überarbeitet wurde auch der Prozess zur Korruptionsprävention bei Geschäften mit staatlichen und regierungsnahen Stellen. Dabei haben wir die Zusammenarbeit zwischen den Vertriebs-einheiten und Group Compliance verbessert.

Die Wirksamkeit des im Konzern implementierten Compliance-Programms wird turnusmäßig mit einem standardisierten Kontrollsystem beurteilt und ist auch Gegenstand der Prüfung durch die Interne Revision.

Mitarbeiter werden intensiv geschult. Unsere Mitarbeiter werden kontinuierlich über die Bedeutung von Compliance sowie die Ziele des Compliance-Programms informiert. Bei Veranstaltungen sowie in internen Print- und Online-Medien nehmen die obersten Führungskräfte regelmäßig zu Compliance Stellung. Neu ernannte Führungskräfte erhalten bei Daimler eine gesonderte Einführung zum Thema Compliance.

Darüber hinaus bietet Daimler ein umfangreiches Compliance-Schulungsprogramm an. Mehr als 50.000 Mitarbeiter aus Tochtergesellschaften und Vertriebsbereichen wurden 2011 im Rahmen von webbasierten Trainings zur Korruptions-prävention geschult. In über 150 Präsenztrainings vertieften zudem etwa 4.400 Mitarbeiter ihr Wissen zur Korruptions-prävention. Die Zielgruppen für diese Schulungen ermitteln wir auf Basis der jährlichen Risikobewertung von Gesellschaften und operativen Einheiten.

2011 haben wir ein neues Kartellrechtstraining entwickelt. Weltweit absolvierten etwa 16.500 Führungskräfte und ausgewählte Mitarbeiter relevanter Geschäftsbereiche die web-basierte Schulung. An den vertiefenden Präsenztrainings zum Kartellrecht nahmen rund 654 Führungskräfte teil.

Seit Anfang des Jahres 2011 bieten wir auch für externe Partner, für Joint-Venture-Partner und für Gesellschaften, an denen Daimler eine Minderheitsbeteiligung hält, Compliance-Trainings an. Wir informieren sie darüber, wie Mindestanfor-dungen an ein Compliance-Management-System aussehen könnten, um ein regelkonformes Verhalten in Geschäftsbezie-hungen sicherzustellen.

Anlaufstellen für die Mitarbeiter. Mit konkreten Fragen zur Vermeidung von Bestechung können sich unsere Mitarbeiter an den Compliance Consultation Desk (CCD) wenden. Hinweise zu vermutetem Fehlverhalten nimmt das Business Practices Office (BPO) entgegen. Im Jahr 2011 haben wir das BPO-Hinweisgebersystem grundlegend überarbeitet. Unter anderem stehen den Hinweisgebern nun in unterschiedlichen Sprachen weltweit verschiedene Zugangswege zum BPO zur Verfügung. Ob eine Untersuchung eingeleitet wird, prüft das BPO nach definierten Kriterien. Hierbei geht es etwa darum, ob es sich um einen strafrechtlichen Verstoß handelt oder ob die Reputation des Unternehmens maßgeblich gefährdet ist. Jedes mögliche Fehlverhalten wird nach den Grundsätzen der Fairness, Konsistenz, Transparenz und Nachhaltigkeit behan-delt. Der Schutz von Hinweisgebern ist verbindlich geregelt.

In Deutschland steht Hinweisgebern ab dem ersten Quartal 2012 auch die Möglichkeit offen, sich mit ihrem Anliegen an einen externen Rechtsanwalt zu wenden, der als neutraler Mittler fungiert. Aufgrund der gesetzlichen Schweigepflicht für Anwälte ist sichergestellt, dass die Identität des Hinweis-gebers ohne dessen Einwilligung nicht preisgegeben wird.

Corporate Governance Bericht

Selbstverständnis

Gute Corporate Governance geht für die Daimler AG über die bloße Erfüllung gesetzlicher Vorgaben hinaus. Vorstand und Aufsichtsrat haben den Anspruch, die Unternehmensleitung und -überwachung an national und international anerkannten Maßstäben guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung auszurichten, um durch nachhaltige Wertschöpfung den dauerhaften Fortbestand unseres traditionsreichen Unternehmens zu sichern und einen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität als eines Teilbereichs der individuellen Freiheit zu leisten.

Rahmenbedingungen, Corporate Governance Kodex

Das deutsche Recht, insbesondere das Aktien-, das Mitbestimmungs- und das Kapitalmarktrecht, sowie die Satzung der Daimler AG bilden den Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance des Unternehmens.

Zur Ausgestaltung dieses Rahmens gibt der Deutsche Corporate Governance Kodex Empfehlungen und Anregungen. Eine gesetzliche Pflicht zur Befolgung dieser Standards besteht nicht. Nach dem Prinzip »comply or explain« sind Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG aber nach § 161 AktG verpflichtet, jährlich in Bezug auf die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex eine Entsprachenserklärung abzugeben und Abweichungen von den Kodex-Empfehlungen offenzulegen und zu begründen. Die Entsprachenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat finden Sie auf Seite 175 dieses Geschäftsberichts. Mit den dort genannten und begründeten beiden Ausnahmen entsprach und entspricht die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010. Den Anregungen des Kodex entsprach und entspricht die Daimler AG ebenfalls mit zwei in diesem Bericht erläuterten Ausnahmen.

Die Entsprachenserklärung kann über die Internetseite der Gesellschaft unter www.daimler.com/dai/dcggk abgerufen werden. Dort sind auch die nicht mehr aktuellen Entsprachenserklärungen der letzten fünf Jahre verfügbar.

Die Organe der Daimler AG ⌋ 6.05

Hauptversammlung. Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Auskunfts- und Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Daimler AG gewährt eine Stimme. Mehrfachstimmrechte, Vorzugsstimmrechte oder Höchststimmrechte gibt es bei der Daimler AG nicht. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter www.daimler.com/ir/hv verfügbar (vgl. hierzu auch S. 26).

Die jährliche ordentliche Hauptversammlung findet in der Regel innerhalb von vier Monaten nach Ende eines Geschäftsjahres statt. Die Gesellschaft erleichtert ihren Aktionären die Ausübung des Stimmrechts durch die Bestellung von Stimmrechtsvertretern, die das Stimmrecht ausschließlich aufgrund der vom Aktionär erteilten Weisungen ausüben. Ferner besteht die Möglichkeit zur Stimmabgabe per Briefwahl. Die Bevollmächtigung und Weisungserteilung an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft und die Briefwahl werden auch im sogenannten e-service für Aktionäre angeboten.

6.05

Governance-Struktur

Hauptversammlung

Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat

Aufsichtsrat (10 Anteilseigner- und 10 Arbeitnehmervertreter), Nominierungsausschuss, Prüfungsausschuss, Präsidialausschuss, Vermittlungsausschuss

Bestellung, Überwachung, Beratung

Vorstand (7 Mitglieder)

Die Hauptversammlung beschließt unter anderem über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Wahl des Abschlussprüfers, die Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat und die Vergütung des Aufsichtsrats. Außerdem entscheidet die Hauptversammlung insbesondere über Satzungsänderungen, Kapitalmaßnahmen und die Zustimmung zu bestimmten Unternehmensverträgen. Aktionäre können Gegenanträge zu Beschlussvorschlägen von Vorstand und Aufsichtsrat stellen und Beschlüsse der Hauptversammlung gerichtlich anfechten.

Der Einfluss der Hauptversammlung auf die Leitung des Unternehmens ist jedoch rechtlich begrenzt. Über Fragen der Geschäftsführung kann die Hauptversammlung grundsätzlich nur entscheiden, wenn der Vorstand dies verlangt.

Abweichend von der Anregung in Ziffer 2.3.4 des Deutschen Corporate Governance Kodex wird die Hauptversammlung nicht insgesamt, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen. Eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge der Aktionäre, könnte als nicht gerechtfertigter Eingriff in die Persönlichkeitssphäre empfunden werden. Das Persönlichkeitssrecht des Aktionärs tritt in der gebotenen Abwägung nicht automatisch hinter einem Übertragungsinteresse zurück. Dies wird belegt durch das gesetzliche Erfordernis einer Legitimationsgrundlage für die vollständige Übertragung in der Satzung oder einer Geschäftsordnung der Hauptversammlung.

Aufsichtsrat. Der Daimler AG ist durch das deutsche Aktienrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben, das von einer strikten personellen Trennung zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan (Two-tier-Board) gekennzeichnet ist. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig.

Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz besteht der Aufsichtsrat der Daimler AG aus 20 Mitgliedern. Sie werden zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus Vertretern, die von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt werden. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt sich der Aufsichtsrat vom Vorstand berichten über die Strategie des Unternehmens, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und abzuberufen. Zusätzlich zur maßgeblichen fachlichen Qualifikation unter Berücksichtigung der internationalen Tätigkeit des Unternehmens achtet der Aufsichtsrat bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Vielfalt (Diversity). Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das Alter, die Nationalität, das Geschlecht und andere persönliche Eigenschaften. Im Februar 2011 wurde mit Dr. Christine Hohmann-Dennhardt eine Frau in den seitdem aus sieben Mitgliedern bestehenden Vorstand berufen.

Der Aufsichtsrat legt das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder.

Er hat den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns zu prüfen. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und die Lageberichte. Mit der Billigung ist der Jahresabschluss der Gesellschaft festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung und über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des Geschäftsjahres. Die Tätigkeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2011 wird im Bericht des Aufsichtsrats auf den Seiten 16 ff. dieses Geschäftsberichts näher erläutert.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie den persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder insbesondere die Einberufung, Vorbereitung und Leitung der Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter www.daimler.com/dai/go verfügbar.

Im Hinblick auf seine eigene Zusammensetzung hat der Aufsichtsrat in seiner Geschäftsordnung bestimmt, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig sein sollen, um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands zu ermöglichen. Ferner sieht die Geschäftsordnung vor, dass dem Aufsichtsrat keine Mitglieder angehören dürfen, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern der Daimler AG oder ihrer Konzernunternehmen ausüben oder sonstigen Interessenkonflikten ausgesetzt sind. In seiner derzeitigen Zusammensetzung wird diese Anforderung vom Aufsichtsrat der Daimler AG übererfüllt.

Ein Anteilseignervertreter, der Vorsitzende des Aufsichtsrats, ist ein ehemaliges Mitglied des Vorstands. Nach Ausscheiden aus dem Vorstand der Daimler AG im Dezember 2003 wurde er nach einer mehr als zwei Jahre dauernden Cool-Off-Period erstmals im April 2006 in den Aufsichtsrat und nach einer mehr als drei Jahre dauernden Cool-Off-Period im April 2007 erstmals zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Dem Aufsichtsrat gehört nur ein Mitglied an, das ein Vorstandsmandat in einer börsennotierten Gesellschaft bekleidet. Dieses Aufsichtsratsmitglied nimmt neben seiner Vorstandstätigkeit nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate außerhalb des Konzerns seiner Vorstandstätigkeit wahr.

In der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist niedergelegt, dass Kandidaten/Kandidatinnen für die Wahl von Anteilseignervertretern, die für eine volle Amtszeit vorgesehen sind, zum Zeitpunkt der Wahl grundsätzlich nicht älter als 68 Jahre sein sollen.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern der Daimler AG, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, berücksichtigen neben den Anforderungen von Gesetz, Satzung und Deutschem Corporate Governance Kodex einen Kriterienkatalog von Qualifikationen und Erfahrungen. Hierzu gehören zum Beispiel Marktkenntnisse in den für Daimler besonders wichtigen Regionen, Expertise im Management von Technologien und Erfahrungen in bestimmten Managementfunktionen. Daneben ist die Vielfalt der Mitglieder hinsichtlich der Nationalität, der ethnischen Herkunft, des Geschlechts und anderer persönlicher Eigenschaften eine wichtige Voraussetzung für eine produktive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat und eine qualifizierte Überwachung und Beratung des Vorstands. Hinsichtlich der angemessenen Berücksichtigung von Frauen orientiert sich der Aufsichtsrat am Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil bei den leitenden Führungskräften bis zum Jahr 2020 schrittweise auf 20% zu steigern. Mit Sari Baldauf und Petraea Heynike gehören zum 31.12.2011 zwei Frauen zum Kreis der zehn Anteilseignervertreter des Aufsichtsrats. In Bezug auf die Sicherstellung angemessener Internationalität erscheint ein Anteil von mehr als einem Drittel nicht deutscher Anteilseignervertreter als angemessene, derzeit übererfüllte Zielvorgabe.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Die Daimler AG unterbreitet ihren Aufsichtsratsmitgliedern bei Bedarf Fortbildungsangebote. Mögliche Inhalte sind unter anderem technologische und wirtschaftliche Entwicklungen, Bilanzierung und Rechnungslegung, internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, Compliance, rechtliche Neuerungen und Vorstandsvergütung.

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten eine durch Beschluss der Hauptversammlung 2011 angepasste, angemessene Vergütung, die fixe und funktionsbezogene Bestandteile sowie ein Sitzungsgeld enthält. Wie in der Entsprechenserklärung dargestellt, wird jedoch entgegen der Empfehlung der Ziffer 5.4.6 Abs. 2 Satz 1 des Deutschen Corporate Governance Kodex keine erfolgsabhängige Vergütungskomponente gewährt. Demzufolge wird auch der Kodex-Anregung für eine auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene variable Komponente nach Ziffer 5.4.6 Abs. 2 Satz 2 des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht entsprochen. Das System der funktionsbezogenen Vergütung wird der überwachenden Aufgabe des Aufsichtsrats nach unserer Auffassung besser gerecht als eine erfolgsabhängige Vergütung. Damit können bei Entscheidungen des Aufsichtsrats auch potenzielle Interessenkonflikte ausgeschlossen werden, die Einfluss auf Erfolgskriterien haben könnten.

Der Aufsichtsrat hat vier Ausschüsse gebildet, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufsichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist: den Präsidialausschuss, den Nominierungsausschuss, den Prüfungsausschuss und den Vermittlungsausschuss. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratssitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen im Internet unter www.daimler.com/dai/go zur Verfügung, ebenso wie Informationen über die aktuelle Besetzung des Aufsichtsrats (www.daimler.com/aufsichtsrat) und seiner Ausschüsse (www.daimler.com/dai/ara). Die Namen der Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sind auch auf den Seiten 22 und 23 dieses Geschäftsberichts abgedruckt.

Dem **Präsidialausschuss** gehören der Vorsitzende des Aufsichtsrats, sein Stellvertreter und zwei weitere Mitglieder an, die mit der Mehrheit der in der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats abgegebenen Stimmen gewählt werden.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und ist für deren vertragliche Angelegenheiten verantwortlich. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand sowie für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Der Präsidialausschuss entscheidet auch über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandesmitgliedern.

Ferner berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Der **Nominierungsausschuss** besteht aus mindestens drei Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Er ist als einziger Aufsichtsratsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Der Nominierungsausschuss berücksichtigt dabei die Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sowie die konkreten Ziele, die der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung festgelegt hat. Des Weiteren definiert er die Anforderungen für das konkret zu besetzende Mandat.

Der **Prüfungsausschuss** setzt sich aus vier Mitgliedern zusammen, die mit der Mehrheit der bei der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats abgegebenen Stimmen gewählt werden. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht zugleich Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Der Ausschussvorsitzende Dr. h. c. Bernhard Walter und der weitere Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss, Dr. Clemens Börsig, sind als »Financial Expert« qualifiziert. Sie verfügen über besondere Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Rechnungslegung und der Anwendung von internen Kontrollverfahren und erfüllen die relevanten Unabhängigkeitskriterien.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der internen Kontrollsysteme, der Internen Revision, der Compliance und mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des internen Kontrollsysteams und des Risikomanagementsystems. Mit dem Vorstand erörtert er ebenfalls mindestens einmal jährlich die Effektivität und Angemessenheit des internen Revisionssystems und des Compliance-Managements. Außerdem lässt er sich regelmäßig über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Business Practices Office entgegen, das für Beschwerden und Informationen über etwaige Richtlinienverstöße, Straftaten oder fragwürdige Buchhaltungs-, Rechnungslegungs- und Buchprüfungsbelange eingerichtet ist. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Der Prüfungsausschuss erörtert mit dem Vorstand die Halbjahres- und Quartalsberichte vor deren Veröffentlichung. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zum Gewinnverwendungs vorschlag sowie zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler AG und zur Billigung des Konzernabschlusses. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

Der **Vermittlungsausschuss** besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie aus je einem von den Arbeitnehmer- und Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählten Mitglied. Er ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Danach hat der Vermittlungsausschuss Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu machen, wenn im ersten Wahlgang die für die Bestellung eines Vorstandsmitglieds erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wurde.

Vorstand. Der Vorstand der Daimler AG bestand zum 31. Dezember 2011 aus sieben Mitgliedern. Informationen über Aufgabenbereiche und Lebensläufe sind im Internet unter www.daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informieren auch die Seiten 14 und 15 dieses Geschäftsberichts.

Die Mitglieder des Vorstands nehmen maximal zwei Aufsichtsratsmandate in anderen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien mit vergleichbaren Anforderungen wahr.

Der Vorstand leitet die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt der Vorstand die strategische Ausrichtung des Unternehmens und legt die Unternehmensziele fest. Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinsam die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung. Unbeschadet dieser Gesamtverantwortung führen die einzelnen Mitglieder des Vorstands die ihnen zugewiesenen Ressorts im Rahmen der Vorgaben in eigener Verantwortung. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Vorstand.

Der Vorstand stellt die Quartals- und Halbjahresberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns auf. Er sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin. Zu den Aufgaben des Vorstands gehört ferner die Einrichtung und Überwachung eines angemessenen und effizienten Risikomanagementsystems.

Für bestimmte Arten von Geschäften mit grundlegender Bedeutung bedarf der Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. In regelmäßigen Abständen berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat über die Strategie des Unternehmens, die Unternehmensplanung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsyste, das Risikomanagementsystem und Compliance. Weitere Informationen zu Compliance sind im Kapitel Integrität und Compliance auf den Seiten 167 und 168 dieses Geschäftsberichts zusammengefasst.

Bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen achtet der Vorstand auf Vielfalt (**Diversity**), unter anderem im Hinblick auf die Kriterien Alter, Internationalität und Geschlecht. Die Diversity-Management-Aktivitäten umfassen Diversity-Workshops, den Aufbau von internen Netzwerken sowie externe Kooperationen mit Bildungseinrichtungen und Mitgliedschaften in ausgewählten Initiativen. Ein zentraler Handlungsschwerpunkt liegt auf der gezielten Förderung von Frauen, unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, der Einrichtung von betriebsnahen Krippenplätzen und einem speziellen Mentoring-Programm für Frauen. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen soll von derzeit deutlich über 10% bis zum Jahr 2020 auf 20% erhöht werden.

Auch der Vorstand hat sich eine im Internet unter www.daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkollisionen enthält.

Zur **Vergütung** des Vorstands einschließlich des Performance Phantom Share Plans und zur Vergütung des Aufsichtsrats wird auf den Vergütungsbericht auf den Seiten 161 ff. dieses Geschäftsberichts verwiesen.

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat, Directors' Dealings

Am 31. Dezember 2011 waren 0,8 Mio. Aktien oder Optionen der Daimler AG (0,076% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,1 Mio. Aktien oder Optionen der Daimler AG (0,006% der ausgegebenen Aktien).

Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats sowie ihnen nach Maßgabe des § 15a Wertpapierhandelsgesetz nahestehende Personen haben im Geschäftsjahr 2011 die in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Geschäfte mit Aktien der Daimler AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten getätigt. **↗ 6.06** Die Daimler AG veröffentlicht diese Transaktionen unverzüglich, nachdem sie dem Unternehmen mitgeteilt wurden. Aktuelle Informationen sind in diesem Zusammenhang im Internet unter www.daimler.com/dai/dd abrufbar.

Risikomanagement, Rechnungslegung und Transparenz

Das Risikomanagement im Konzern. Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der Größe und globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird (vgl. S. 113 ff.). Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem insbesondere anlässlich der Genehmigung der Operativen Planung. Darüber hinaus diskutiert der Prüfungsausschuss mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des Risikomanagementsystems. Zudem befasst sich der Prüfungsausschuss quartalsweise mit dem Risikobericht. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält regelmäßig Kontakt zum Vorstand, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen.

6.06

Directors' Dealings (Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG) im Jahr 2011

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl	Kurs/Preis	Gesamtvolumen
10.08.2011	Dr. Bernhard Walter	Aufsichtsrat	Erwerb von Aktien, Frankfurt	3.800	39,30 €	149.340 €
23.09.2011	Stefan Hambrecht	Natürliche Person in enger Beziehung zu einem Mitglied des Aufsichtsrats	Erwerb von Aktien, Frankfurt	200	31,50 €	6.300 €

Rechnungslegungsgrundsätze. Die Rechnungslegung des Daimler-Konzerns erfolgt nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den nach § 315a Abs. 1 HGB ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Nähere Erläuterungen zu den IFRS sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichts dargestellt (vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs). Der Jahresabschluss der Daimler AG, also der Konzernmuttergesellschaft, wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen, von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Die Zwischenberichterstattung erfolgt auf Konzernebene nach den Standards der IFRS für die Zwischenberichterstattung, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und nach den IFRS, wie sie vom International Accounting Standards Board (IASB) für die Zwischenberichterstattung verlautbart worden sind, sowie im Hinblick auf den Zwischenlagebericht nach den anwendbaren Vorschriften des Wertpapierhandelsgesetzes. Zwischenfinanzberichte werden der prüferischen Durchsicht durch einen unabhängigen, von der Hauptversammlung gewählten Wirtschaftsprüfer unterzogen.

Transparenz. Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations-Tätigkeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage des Unternehmens sowie über wesentliche geschäftliche Veränderungen (vgl. S. 27).

Alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2011 veröffentlichten Informationen finden Sie auf unserer Internetseite unter www.daimler.com/ir/jahrdok11. Dort sind auch die Präsentationen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie Audioaufzeichnungen verfügbar.

Fair Disclosure. Wir stellen sämtliche neuen Tatsachen, die Finanzanalysten und institutionellen Investoren mitgeteilt werden, allen Aktionären und auch der interessierten Öffentlichkeit zeitgleich zur Verfügung. Werden Informationen im Ausland aufgrund der jeweiligen kapitalmarktrechtlichen Vorschriften veröffentlicht, stellen wir diese auch im Inland unverzüglich zur Verfügung. Um eine zeitnahe Information sicherzustellen, nutzt Daimler das Internet und zusätzlich andere Kommunikationswege. Veröffentlichungen erfolgen auch in englischer Sprache.

Finanzkalender. In einem Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenberichte, sowie der Termin der Hauptversammlung frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist auf der hinteren Umschlagseite dieses Geschäftsberichts abgedruckt und im Internet unter www.daimler.com/ir/termine abrufbar.

Integrität

Verhaltensrichtlinie. Die bereits 1999 in Kraft gesetzte und letztmals 2011 angepasste Verhaltensrichtlinie legt für sämtliche Beschäftigte weltweit verbindliche Verhaltensregeln fest, auf die regelmäßig hingewiesen wird. Die Richtlinie definiert unter anderem das persönliche Verhalten im Geschäftsverkehr und im Fall auftretender Interessenkonflikte, Fragen der Gleichbehandlung, Anforderungen der internen Kontrollsysteme sowie den Anspruch auf Einhaltung gesetzlicher Normen und sonstiger interner und externer Regelungen. Bestandteil der Verhaltensrichtlinie sind auch die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung«. Die Daimler AG bekennt sich darin zu den zehn Prinzipien der Global-Compact-Initiative der Vereinten Nationen. Die Unternehmensleitung und die Welt-Arbeitnehmervertretung des Unternehmens haben dazu weltweit gültige Grundsätze zur sozialen Verantwortung des Unternehmens vereinbart. Wir erwarten von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die strikte Beachtung der Verhaltensrichtlinie, deren Wortlaut im Internet unter www.daimler.com/dai/richtlinien zur Verfügung steht.

Code of Ethics. Im Juli 2003 haben wir einen »Code of Ethics« verabschiedet, der im Jahr 2007 mit der Zustimmung des Aufsichtsrats angepasst wurde. Dieser Kodex richtet sich an die Mitglieder des Vorstands sowie an Personen mit besonderer Verantwortung für die Inhalte der Finanzberichterstattung. Die darin enthaltenen Vorschriften sind darauf ausgerichtet, Fehlverhalten der angesprochenen Personen zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine vollständige, angemessene, genaue, zeitgerechte und verständliche Veröffentlichung von Unternehmensinformationen zu fördern. Auch der Wortlaut des Code of Ethics steht im Internet unter www.daimler.com/dai/richtlinien zur Verfügung.

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG erklären, dass den Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« in der Kodex-Fassung vom 26. Mai 2010, vom Bundesministerium der Justiz bekannt gemacht im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers am 2. Juli 2010, seit der letzten Entsprechenserklärung vom Mai 2011 mit nachfolgend dargestellten Ausnahmen entsprochen wurde und wird.

1. Selbstbehalt bei der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.8 Abs. 3). Die Directors & Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) der Daimler AG erstreckt sich auch auf die Mitglieder des Aufsichtsrats. Der Versicherungsschutz besteht nicht bei vorsätzlichen Handlungen und Unterlassungen sowie wissentlichen Pflichtverletzungen. Für fahrlässig begangene Pflichtverletzungen ist ein Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder in Höhe von 50% der jeweiligen jährlichen Vergütung vereinbart.

Da die Vergütungsstruktur des Aufsichtsrats auf eine fixe Vergütung ohne erfolgsabhängige Bestandteile beschränkt ist, würde die Festlegung eines Selbstbehalts für Aufsichtsratsmitglieder in Höhe des Eineinhalbachen der fixen jährlichen Vergütung im Vergleich zu den Mitgliedern des Vorstands, deren Vergütung aus fixen und erfolgsabhängigen Bestandteilen besteht, wirtschaftlich betrachtet zu einem unverhältnismäßigen Ergebnis führen. Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat für seine Mitglieder einen Selbstbehalt in Höhe von 50% der jeweiligen jährlichen Vergütung beschlossen, der im Verhältnis zur Gesamtvergütung den gesetzlichen Pflichtselbstbehalt für Vorstandsmitglieder übersteigt.

2. Ausgestaltung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder (Ziffer 5.4.6 Abs. 2, Satz 1). Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG erhalten eine angemessene Vergütung, die fixe und funktionsbezogene Bestandteile sowie ein Sitzungsentgelt enthält. Für das einzelne Mitglied ist durch die Satzung ein Grundbetrag festgelegt. Dieser erhöht sich bei Übernahme des Vorsitzes beziehungsweise des stellvertretenden Vorsitzes im Aufsichtsrat sowie bei Mitgliedschaft in einem Ausschuss unter besonderer Berücksichtigung des Vorsitzes im Prüfungsausschuss entsprechend dem jeweiligen Verantwortungsbereich. Dieses System der funktionsbezogenen Vergütung wird der überwachenden Aufgabe der Aufsichtsratsmitglieder nach unserer Auffassung auch deshalb besser gerecht als eine erfolgsabhängige Vergütung, weil so potenzielle Interessenkonflikte bei Entscheidungen des Aufsichtsrats, die Einfluss auf Erfolgskriterien haben könnten, ausgeschlossen sind. Eine erfolgsabhängige Vergütung erfolgt daher nicht.

Stuttgart, im Dezember 2011

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Konzernabschluss

Der nachfolgende Konzernabschluß wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt und berücksichtigt auch die zusätzlichen Anforderungen gemäß § 315a (1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

7 | Konzernabschluss

178 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

179 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

180 Konzernbilanz

181 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

182 Konzern-Kapitalflussrechnung

183 Konzernanhang

183 1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

193 2. Schätzungen und Beurteilungen im Rahmen der Rechnungslegung

194 3. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstigen Vermögenswerten und Schulden

195 4. Umsatzerlöse

195 5. Funktionskosten

196 6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

196 7. Übriges Finanzergebnis

197 8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

197 9. Ertragsteuern

200 10. Immaterielle Vermögenswerte

200 11. Sachanlagen

202 12. Vermietete Gegenstände

202 13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

205 14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

206 15. Verzinsliche Wertpapiere

207 16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

208 17. Übrige Vermögenswerte

208 18. Vorräte

209 19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

210 20. Eigenkapital

212 21. Aktienorientierte Vergütung

217 22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

222 23. Rückstellungen für sonstige Risiken

222 24. Finanzierungsverbindlichkeiten

223 25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

224 26. Übrige Verbindlichkeiten

224 27. Konzern-Kapitalflussrechnung

225 28. Rechtliche Verfahren

226 29. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen

229 30. Finanzinstrumente

234 31. Risikomanagement

242 32. Segmentberichterstattung

245 33. Kapitalmanagement

246 34. Ergebnis je Aktie

246 35. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

248 36. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

248 37. Honorare des Abschlussprüfers

249 38. Zusätzliche Angaben

250 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

251 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

7.01

	Daimler-Konzern			Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)	Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)		
	Anmerkung	2011	2010	2011	2010	2011	2010
in Millionen €							
Umsatzerlöse	4	106.540	97.761	94.460	84.973	12.080	12.788
Umsatzkosten	5	-81.023	-74.988	-71.152	-63.912	-9.871	-11.076
Bruttoergebnis vom Umsatz		25.517	22.773	23.308	21.061	2.209	1.712
Vertriebskosten	5	-9.824	-8.861	-9.502	-8.517	-322	-344
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-3.855	-3.474	-3.301	-2.951	-554	-523
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-4.174	-3.476	-4.174	-3.476	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	6	1.381	971	1.313	879	68	92
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-355	-660	-325	-569	-30	-91
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	273	-148	286	-141	-13	-7
Übriges Finanzergebnis	7	-208	149	-162	157	-46	-8
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹		8.755	7.274	7.443	6.443	1.312	831
Zinserträge	8	955	825	951	821	4	4
Zinsaufwendungen	8	-1.261	-1.471	-1.248	-1.457	-13	-14
Ergebnis vor Ertragsteuern		8.449	6.628	7.146	5.807	1.303	821
Ertragsteuern	9	-2.420	-1.954	-1.929	-1.681	-491	-273
Konzernergebnis		6.029	4.674	5.217	4.126	812	548
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		362	176				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis		5.667	4.498				
Ergebnis je Aktie (in €)							
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	34						
Unverwässert		5,32	4,28				
Verwässert		5,31	4,28				

1 EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2011: -225 Mio. €; 2010: -240 Mio. €).

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

7.02

	Daimler-Konzern	
	2011	2010
<hr/>		
in Millionen €		
Konzernergebnis	6.029	4.674
Unrealisierte Gewinne aus der Währungsumrechnung	153	1.200
Unrealisierte Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-78	-121
Unrealisierte Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-435	-484
Unrealisierte Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-27	-449
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-387	146
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	36	-86
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-423	232
Gesamtergebnis	5.642	4.820
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	398	90
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	5.244	4.730

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können auch Anmerkung 20 entnommen werden.

Konzernbilanz

7.03

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Anmerkung	31. Dezember 2011	31. Dezember 2010	31. Dezember 2011	31. Dezember 2010	31. Dezember 2011
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	10	8.259	7.504	8.200	7.450	59
Sachanlagen	11	19.180	17.593	19.129	17.544	51
Vermietete Gegenstände	12	22.811	19.925	10.849	9.611	11.962
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	4.661	3.960	4.631	3.917	30
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	25.007	22.864	-32	-45	25.039
Verzinsliche Wertpapiere	15	947	766	14	15	933
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.957	3.194	-367	2.015	3.324
Aktive latente Steuern	9	2.772	2.613	2.244	2.108	528
Übrige Vermögenswerte	17	420	408	-1.637	214	2.057
Langfristige Vermögenswerte		87.014	78.827	43.031	42.829	43.983
Vorräte	18	17.081	14.544	16.575	14.056	506
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	7.849	7.192	7.580	6.964	269
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	20.560	18.166	-52	-51	20.612
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		9.576	10.903	8.908	9.535	668
Verzinsliche Wertpapiere	15	1.334	1.330	1.157	1.243	177
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.007	2.247	-5.120	-5.282	7.127
Übrige Vermögenswerte	17	2.711	2.621	429	-1.335	2.282
Kurzfristige Vermögenswerte		61.118	57.003	29.477	25.130	31.641
Summe Aktiva		148.132	135.830	72.508	67.959	75.624
Passiva						
Gezeichnetes Kapital		3.060	3.058			
Kapitalrücklagen		11.895	11.905			
Gewinnrücklagen		24.228	20.553			
Übrige Rücklagen		441	864			
Eigene Anteile		-	-7			
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		39.624	36.373			
Nicht beherrschende Anteile		1.713	1.580			
Eigenkapital	20	41.337	37.953	35.964	33.088	5.373
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	3.184	4.329	2.985	4.141	199
Rückstellungen für Ertragsteuern		2.498	2.539	2.496	2.537	2
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	5.626	5.548	5.494	5.367	132
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	35.466	27.861	10.250	3.480	25.216
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	1.911	1.883	1.840	1.824	71
Passive latente Steuern	9	1.081	675	-920	-1.813	2.001
Rechnungsabgrenzungsposten		2.118	1.824	1.675	1.481	443
Übrige Verbindlichkeiten	26	56	79	50	74	6
Langfristige Schulden		51.940	44.738	23.870	17.091	28.070
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		9.515	7.657	9.233	7.429	282
Rückstellungen für Ertragsteuern		1.030	1.229	921	382	109
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	6.799	6.992	6.473	6.711	326
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	26.701	25.821	-12.525	-4.838	39.226
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	7.782	8.626	6.276	6.058	1.506
Rechnungsabgrenzungsposten		1.548	1.269	1.064	766	484
Übrige Verbindlichkeiten	26	1.480	1.545	1.232	1.272	248
Kurzfristige Schulden		54.855	53.139	12.674	17.780	42.181
Summe Passiva		148.132	135.830	72.508	67.959	75.624

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

7.04

			Übrige Rücklagen				Den Aktionären der Daimler AG zustehenden Eigenkapital				Nicht beherrschende Anteile		Summe Eigenkapital
			Unter- schieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Zur Ver- äußerung verfügbare finanzielle Vermögens- werte	Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanzin- vestitionen	Eigene Anteile	30.261	1.566	31.827			
in Millionen €													
Stand zum 1. Januar 2010													
Konzernergebnis	-	-	4.498	-	-	-	-	4.498	176	4.674			
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	1.152	-128	-696	-461	-	-133	-148	-281		
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	7	212	146	-	365	62	427		
Gesamtergebnis	-	-	4.498	1.152	-121	-484	-315	-	4.730	90	4.820		
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-93	-93		
Veränderung durch Stock Options	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-	4		
Kapitalerhöhung/ Ausgabe neuer Aktien	13	156	-	-	-	-	-	-	169	5	174		
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-54	-54	-	-54		
Ausgabe und Verwendung eigener Anteile	-	-110	-108	-	-	-	-	1.490	1.272	-	1.272		
Sonstiges	-	-9	-	-	-	-	-	-	-9	12	3		
Stand zum 31. Dezember 2010													
Konzernergebnis	-	-	5.667	-	-	-	-	-	5.667	362	6.029		
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	110	-75	-608	-45	-	-618	26	-592		
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	-3	173	25	-	195	10	205		
Gesamtergebnis	-	-	5.667	110	-78	-435	-20	-	5.244	398	5.642		
Dividenden	-	-	-1.971	-	-	-	-	-	-1.971	-278	-2.249		
Veränderung durch Stock Options	-	-4	-	-	-	-	-	-	-4	-	-4		
Kapitalerhöhung/ Ausgabe neuer Aktien	2	25	-	-	-	-	-	-	27	16	43		
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-28	-28	-	-28		
Ausgabe und Verwendung eigener Anteile	-	-	-21	-	-	-	-	35	14	-	14		
Sonstiges	-	-31	-	-	-	-	-	-	-31	-3	-34		
Stand zum 31. Dezember 2011													
	3.060	11.895	24.228	1.049	71	-651	-28	-	39.624	1.713	41.337		

1 Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

7.05

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
in Millionen €						
Ergebnis vor Ertragsteuern	8.449	6.628	7.146	5.807	1.303	821
Abschreibungen	3.575	3.364	3.553	3.335	22	29
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-122	181	-184	152	62	29
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-102	-366	-113	-367	11	1
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.328	-955	-2.350	-1.018	22	63
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-620	-1.493	-570	-1.499	-50	6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.762	1.778	1.705	1.763	57	15
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-4.526	-823	555	103	-5.081	-926
Vermietete Fahrzeuge	-2.874	-571	-390	39	-2.484	-610
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.093	1.990	-1.102	1.802	9	188
Gezahlte Ertragsteuern	-2.817	-1.189	-904	-51	-1.913	-1.138
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-696	8.544	7.346	10.066	-8.042	-1.522
Zugänge zu Sachanlagen	-4.158	-3.653	-4.137	-3.641	-21	-12
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.718	-1.555	-1.702	-1.548	-16	-7
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	252	329	244	320	8	9
Erwerb von Anteilsbesitz	-899	-163	-899	-163	-	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	203	365	201	362	2	3
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-5.478	-11.710	-4.711	-11.710	-767	-
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	5.241	16.035	4.747	15.603	494	432
Sonstige Ein- und Auszahlungen	20	39	-6	36	26	3
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.537	-313	-6.263	-741	-274	428
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	2.589	-28	-235	203	2.824	-231
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	26.037	13.828	6.464	-4.484	19.573	18.312
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-20.560	-21.482	-7.069	-2.474	-13.491	-19.008
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-1.971	-	-1.971	-	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-278	-93	-270	-86	-8	-7
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	71	278	64	278	7	-
Erwerb eigener Aktien	-28	-54	-28	-54	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-18	-	-18	-	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	1.278	-286	-1.278	286
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	5.842	-7.551	-1.785	-6.903	7.627	-648
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	64	423	75	378	-11	45
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.327	1.103	-627	2.800	-700	-1.697
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	10.903	9.800	9.535	6.735	1.368	3.065
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	9.576	10.903	8.908	9.535	668	1.368

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 27 entnommen werden.

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315a HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt. Er steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Interpretationen, wie sie vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlicht wurden und wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland.

Der Konzernabschluss der Daimler AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 20. Februar 2012 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS. Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2011 verpflichtend anzuwendenden IFRS. Die im Jahr 2011 erstmalig anzuwendenden Standards hatten keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewandte IFRS. Das IASB hat im November 2009 im Rahmen eines Projektes zur Überarbeitung der Rechnungslegung für Finanzinstrumente IFRS 9 »Financial Instruments« veröffentlicht, der sich auf finanzielle Vermögenswerte bezog. Im Oktober 2010 wurden Regelungen für finanzielle Verbindlichkeiten bis auf neue Regelungen zur Berücksichtigung des eigenen Kreditrisikos bei Ausübung der Fair Value Option unverändert aus IAS 39 übernommen. Der neue Standard regelt die Bilanzierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten im Hinblick auf Klassifizierung und Bewertung. Die Bestimmungen treten grundsätzlich retrospektiv für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig.

Im Mai 2011 hat das IASB drei neue Standards herausgegeben, die die Bilanzierung von Beteiligungen eines berichtenden Unternehmens im Konzernabschluss regeln. IFRS 10 »Consolidated Financial Statements« führt ein einheitliches Konsolidierungsmodell für alle Unternehmen auf der Grundlage von Beherrschung ein. Mit IFRS 11 »Joint Arrangements« wird die Bilanzierung von gemeinschaftlich geführten Aktivitäten neu geregelt. Zukünftig ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. IFRS 10 und 11 sind mit retrospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. IFRS 12 »Disclosure of Interests in Other Entities« regelt die Angabepflichten in Bezug auf Anteile an anderen Unternehmen. Dazu werden, unter anderem, bestehende Angaben aus mehreren bereits veröffentlichten Standards in IFRS 12 zusammengeführt. IFRS 12 ist mit prospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Ebenso veröffentlichte das IASB im Mai 2011 IFRS 13 »Fair Value Measurement«, der die Regelungen über die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert, die bisher in den einzelnen IFRS enthalten sind, in einem einzigen Standard zusammenführt und durch eine einheitliche Regelung ersetzt. IFRS 13 ist erstmalig für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist ebenfalls zulässig.

Daimler untersucht derzeit die Auswirkungen dieser neuen Standards auf den Konzernabschluss.

Im Juni 2011 hat das IASB Änderungen an IAS 19 »Employee Benefits« veröffentlicht, die eine Abschaffung der Korridor-methode nach sich ziehen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste sind zukünftig ausschließlich im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Außerdem dürfen Erträge des Plan-vermögens lediglich in Höhe des Diskontierungszinssatzes, der für die Ermittlung der leistungsorientierten Verpflichtung ver-wendet wird, erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung angesetzt werden. Die Änderungen an IAS 19 sind mit einigen Ausnahmen grundsätzlich mit retrospektiver Wirkung verpflich-tend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Daimler untersucht gegenwärtig die Auswirkungen des neuen IAS 19. Ein wesentlicher Effekt wird sein, dass der Saldo der bislang außerhalb der Konzern-bilanz geführten versicherungsmathematischen Verluste einmalig mit dem Eigenkapital zu verrechnen ist. Hierdurch wird sich das Konzerneigenkapital in der Größenordnung von 4,3 Mrd. € vermindern.

Die übrigen verabschiedeten Standards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.

Darstellung. Die Darstellung in der Bilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätz-lich als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um den Vertrieb bestimmter, im Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Aufgrund dessen ist der Konzernabschluss wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt.

Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu ermöglichen, haben wir den geprüften Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industriegeschäft und zu den Financial Services ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services im Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Zur Verbesserung der Transparenz der Konzern-Kapitalfluss-rechnung werden die Zahlungsströme aus Ertragsteuern im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit gesondert ausgewiesen. Dementsprechend ist der Aufsatzpunkt für die Ableitung des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit nicht mehr das Konzernergebnis, sondern das Ergebnis vor Ertragsteuern. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst. Darüber hinaus wurden die Vorjahreswerte der Posten »Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge« bzw. »Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva« um die darin enthaltenen Effekte aus Ertragsteuern von 434 Mio. € auf 181 Mio. € bzw. von 2.502 Mio. € auf 1.990 Mio. € angepasst.

Bewertung. Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestim-mter Posten, wie zum Beispiel zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente oder abgesicherter Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Aus-nahmen angewandten Bewertungsmethoden werden nach-folgend beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung. Der Konzernabschluss umfasst zusätzlich zum Abschluss der Daimler AG grundsätzlich die Abschlüsse aller Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Beherrschung bedeutet die unmittelbare oder mittelbare Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik einer anderen Gesellschaft zu bestimmen, so dass der Konzern einen Nutzen aus den Tätigkeiten dieser Gesellschaft zieht.

Die Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Eine Abweichung besteht bei Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), einem wesentlichen Teilkonzern; MFTBC wird mit einem zeitlichen Versatz von einem Monat konsolidiert. Bedeutende Geschäfts-vorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz im Konzernabschluss berücksichtigt.

Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzern-abschluss einbezogenen Tochtergesellschaften wurden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungs-prinzipien aufgestellt. Alle wesentlichen konzerninternen Salden und Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesell-schaften wurden eliminiert.

Tochterunternehmen, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich nicht in den Konzernabschluss einbezogen. Die gesamten Bilanzsummen dieser Gesellschaften haben einen Anteil von rund 1% an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern beläuft sich auf rund 1% der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses.

Unternehmen, bei denen Daimler einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann (assoziierte Unternehmen) und Gesellschaften, bei denen Daimler die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Gemeinschaftsunternehmen), werden grundsätzlich at-equity in den Konzernabschluss einbezogen.

Tabelle [7.06](#) zeigt die Zusammensetzung des Konzerns.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Verlust der Kontrolle vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet.

Zur Refinanzierung des Konzerns veräußert Daimler auch Finanzforderungen, insbesondere Forderungen aus dem Leasing- und Fahrzeuggeschäft, an Zweckgesellschaften. Dabei werden die wesentlichen Risiken der übertragenen Forderungen regelmäßig zurück behalten. Gemäß IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« und der Standing Interpretations Committee (SIC) Interpretation 12 »Consolidation – Special Purpose Entities« müssen diese Zweckgesellschaften konsolidiert werden. Dementsprechend verbleiben die übertragenen finanziellen Vermögenswerte in der Konzernbilanz.

Anteile an assizierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assizierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Bei einem sukzessiven Anteils erwerb, durch den maßgeblicher Einfluss bzw. gemeinschaftliche Führung erstmals erlangt wird, erfolgt die Bilanzierung grundsätzlich in Anlehnung an IFRS 3 »Business Combinations«. D.h. die bisher gehaltenen Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt neu bewertet; ein daraus resultierendes Ergebnis wird erfolgswirksam erfasst. Sofern ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assizierten Unternehmen erworben wird und sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht verändert, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäftswert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bei assizierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertberichtigungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertminderung oder Wertaufholung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfasst; darin werden auch Ergebnisse aus dem Verkauf von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen.

7.06

Zusammensetzung des Konzerns

	2011	2010
Konsolidierte Tochterunternehmen		
Inland	74	72
Ausland	286	276
Zu Anschaffungskosten bilanzierte Tochterunternehmen		
Inland	46	47
Ausland	80	86
At-equity bewertete Tochterunternehmen		
Inland	1	1
Ausland	4	5
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	20	23
Ausland	46	50
	557	560

Zu eliminierende Zwischengewinne aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet.

Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern oder andere Anteileigner an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht teilnehmen, werden im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt.

Bei den Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS) und der Kamaz OAO (Kamaz) werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen, da die Konzernabschlüsse dieser assoziierten Unternehmen nicht rechtzeitig vorliegen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 13).

Fremdwährungsumrechnung. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von zur Veräußerung verfügbaren Eigenkapitalanteilen werden direkt im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen und die Konzern-Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währung, haben sich wie in Tabelle [7.07](#) dargestellt entwickelt.

7.07

Wechselkurse des US-Dollars

	2011	2010
	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,2939	1,3362
Periodendurchschnittskurse		
1. Quartal	1,3680	1,3829
2. Quartal	1,4391	1,2709
3. Quartal	1,4127	1,2910
4. Quartal	1,3482	1,3590

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung. Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Eigentums- und Gefahrenübergang an den Kunden erfolgt ist, der Betrag der Umsatzerlöse verlässlich bestimmt und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlösschmälerungen, wie z.B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.

Aufgrund unterschiedlicher markt- und produktabhängiger Faktoren, wie z.B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden, setzt Daimler Verkaufsanreize ein. Der Konzern behält sich vor, zu einem Zeitpunkt seiner Wahl unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung anzubieten, einschließlich finanzieller Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts, und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt. Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von »Finance Leases« vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam 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 im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen auf Grundlage ihrer geschätzten beizulegenden Zeitwerte.

Fahrzeugverkäufe, bei denen der Konzern eine Restwertgarantie gewährt (z.B. bei Verkäufen an einige Autovermieter), werden als »Operating Lease« bilanziert. Restwertgarantien verpflichten Daimler entweder zu Ausgleichszahlungen an den Kunden, wenn bei Wiederverkauf des Fahrzeugs der vom Kunden erzielte Erlös unter dem garantierten Restwert liegt, oder zum Rückkauf des Fahrzeugs nach einer festgelegten Laufzeit zu einem garantierten Betrag. Gewinne und Verluste aus dem Wiederverkauf der Fahrzeuge sind im Bruttoergebnis vom Umsatz enthalten.

Erlöse aus »Operating Leases« werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Gegenstand von »Operating Leases« sind auch Konzernprodukte, die Daimler Financial Services von konzernunabhängigen Händlern erwirbt und an Endkunden vermietet. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Fahrzeuge aufgrund der abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit diesen Fahrzeugen beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des Zugangs zum Vermietvermögen bei Daimler Financial Services. Im Jahr 2011 betragen die Zugänge zu den Vermieteten Gegenständen bei Daimler Financial Services rund 6 (2010: rund 5) Mrd. €.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten. Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören.

Zuwendungen der öffentlichen Hand. Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Zinserträge und Zinsaufwendungen. In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsorientierten Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen wird für Daimler Financial Services gemacht. Hier werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Übriges Finanzergebnis. Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die nicht in den Zinserträgen oder Zinsaufwendungen bzw. bei Daimler Financial Services nicht in den Umsatzerlösen oder Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Ertragsteuern. Die laufenden Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen des Jahres sowie den nationalen Steuervorschriften berechnet. Darüber hinaus beinhalten die laufenden Steuern des Jahres auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht veranlagte Jahre sowie Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Die Veränderung der aktiven und passiven latenten Steuern spiegelt sich in den Ertragsteuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf Basis von temporären Unterschieden zwischen den bilanziellen und steuerlichen Wertansätzen einschließlich Unterschieden aus Konsolidierung, Verlustvorträgen und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig oder angekündigt sind. Aktive latente Steuern werden in dem Umfang erfasst, in dem zu versteuerndes Einkommen auf Ebene der relevanten Finanzbehörde für die Nutzung der abzugsfähigen temporären Differenzen zur Verfügung stehen wird. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird.

Steuervorteile aus unsicheren Ertragsteuerpositionen werden mit der besten Schätzung der erwarteten Steuerzahlung angesetzt.

Ergebnis je Aktie. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt zusätzlich alle aufgrund von Stock-Option-Plänen möglicherweise auszugebenden Aktien.

Geschäftswerte. Der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Im Rahmen eines Kontrollerwerbs werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich zum entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte. Erworben immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Schätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Immaterielle Vermögenswerte (mit Ausnahme von Entwicklungskosten) mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre) und immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn Anzeichen vorliegen, dass der immaterielle Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten und werden linear über die geplante Produktlebensdauer (zwei bis zehn Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorräte bzw. Fahrzeuge werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Sachanlagen. Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts. Sachanlagen, die im Rahmen eines »Finance Lease« bilanziert werden, sind mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen, berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear; Restwerte der Vermögenswerte werden entsprechend berücksichtigt. Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden können Tabelle [7.08](#) entnommen werden.

7.08

Nutzungsdauern für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 30 Jahre

Leasing. Als Leasingverträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, bei denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer Sachanlagen und vermietet als Leasinggeber seine Produkte. Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte »Finance Leases«) oder dem Leasinggeber (sogenannte »Operating Leases«) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist. Mietaufwendungen aus »Operating Leases«, bei denen der Konzern als Leasingnehmer auftritt, werden über die entsprechenden Leasingzeiträume linear berücksichtigt. Vermietete Gegenstände, die Daimler als Leasinggeber bei »Operating Leases« bilanziert, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf die erwarteten Restwerte abgeschrieben. Leasingverträge über veräußerte und zurückgemietete Vermögenswerte (Sale and Lease back) werden nach denselben Grundsätzen im Konzernabschluss dargestellt.

Wertminderung langfristiger nicht-finanzieller Vermögenswerte. Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt Daimler eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. Darüber hinaus wird für Geschäftswerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer eine jährliche Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt; diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bestimmt Daimler den erzielbaren Betrag als beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und vergleicht diesen mit den Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Liegen keine beobachtbaren Marktdaten zur Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts vor, wird der beizulegende Zeitwert durch Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die Zahlungsströme werden auf Basis einer mehrjährigen Planung bestimmt. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der grundsätzlich keine Zuwächse berücksichtigt. Ist der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der Nutzungswert ermittelt.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen. Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn die Voraussetzungen des IFRS 5 »Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche« erfüllt sind. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt. Der Konzern weist diese Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen grundsätzlich gesondert in der Bilanz aus.

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente. Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Daimler Vertragspartei des Finanzinstruments wird.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IAS 39 »Financial Instruments: Recognition and Measurement« aufgeführten Bewertungskategorien zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Wenn Handelstag und Erfüllungstag (d. h. Tag der Lieferung) auseinanderfallen, wählt Daimler den Handelstag für die erstmalige bilanzielle Erfassung bzw. den bilanziellen Abgang.

Finanzielle Vermögenswerte. Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und Finanzinvestitionen.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen die zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden umfassen Derivate – einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden – die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Werden Aktien oder verzinsliche Wertpapiere mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben, werden sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

Kredite und Forderungen. Kredite und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmten Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt notiert sind, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen oder Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Nach dem erstmaligen Ansatz werden die Kredite und Forderungen zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen ausgebucht oder wertgemindert werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar und nicht in eine der vorstehend genannten Kategorien eingeordnet sind. Diese Kategorie enthält unter anderem Eigenkapitalinstrumente und Schuldtitle wie beispielsweise Staatsanleihen, Industrieleihen und Geldmarktpapiere.

Nach der erstmaligen Bewertung werden zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei die nicht realisierten Gewinne oder Verluste im sonstigen Ergebnis erfasst werden. Sofern es objektive Hinweise auf eine Wertminderung gibt oder wenn Änderungen des Zeitwerts eines Fremdkapitalinstruments aus Wechselkursschwankungen resultieren, werden diese erfolgswirksam im Konzernergebnis berücksichtigt. Mit dem Abgang finanzieller Vermögenswerte werden die über das sonstige Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Lässt sich für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente wie z. B. GmbH-Anteile nach deutschem Recht der Zeitwert nicht hinreichend verlässlich bestimmen, werden die Anteile zu fortgeführten Anschaffungskosten (gegebenenfalls abzüglich Wertminderungen) bewertet. Erhaltene Zinsen aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögens-

werten werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Einlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte. Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise auf eine Wertminderung hindeuten. Objektive Hinweise können erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, bedeutende Veränderungen des technologischen, ökonomischen und rechtlichen Umfelds sowie des Marktumfelds des Schuldners sein. Für börsennotierte Eigenkapitalinstrumente ist zusätzlich ein nachhaltiges oder signifikantes Absinken des beizulegenden Zeitwerts ein objektiver Hinweis auf eine möglicherweise vorzunehmende Wertminderung. Daimler hat Kriterien für die Signifikanz und Dauerhaftigkeit der Wertminderung festgelegt. Ein Absinken des beizulegenden Zeitwerts um mehr als 20% ist als signifikant anzusehen; ein Absinken ist nachhaltig, soweit der beizulegende Zeitwert länger als neun Monate unter dem Buchwert liegt.

Kredite und Forderungen. Die Höhe der Wertminderung bei Krediten und Forderungen ist die Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cash Flows (mit Ausnahme erwarteter künftiger, noch nicht eingetreterener Kreditausfälle), die mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts abgezinst werden. Eine Wertminderung wird erfolgswirksam erfasst.

Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Berichtsperioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung eingetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die in früheren Perioden erfasste Wertberichtigung erfolgswirksam rückgängig gemacht.

Die Wertminderungen von Krediten und Forderungen (z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen einschließlich Forderungen aus Finance Leases, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) werden größtenteils auf Wertberichtigungskonten erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderung berücksichtigt wird, hängt davon ab, wie hoch die Wahrscheinlichkeit eines Forderungsausfalls geschätzt wird. Wenn Forderungen als uneinbringlich eingestuft werden, wird der entsprechende wertgeminderte Vermögenswert ausgebucht.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Ist ein zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswert in seinem Wert gemindert, wird ein bislang über das sonstige Ergebnis erfasster Betrag in Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten (abzüglich etwaiger Tilgungen und Amortisationen) und dem aktuellen beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger, bereits früher erfolgswirksam berücksichtigter Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswerts, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wertaufholungen bei Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar eingestuft sind, werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Wertaufholungen bei Fremdkapitalinstrumenten werden erfolgswirksam berücksichtigt, wenn sich der Anstieg des beizulegenden Zeitwerts des Instruments objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach der erfolgswirksamen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten. Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate eingestuft – einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden – die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, sind erfolgswirksam im Konzernergebnis enthalten.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von

Sicherungsbeziehungen. Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler insbesondere zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft und aus Finanztransaktionen resultieren. Vermehrt nutzt der Konzern auch Derivate um sich gegen Änderungen von Rohstoffpreisen abzusichern.

Eingebettete Derivate werden vom Basisvertrag, der nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, getrennt, wenn die Beurteilung ergibt, dass die wirtschaftlichen Merkmale und Risiken des eingebetteten Derivats nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted-Cash-Flow-Modelle oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert Daimler die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value Hedge oder als Cash Flow Hedge. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme oder zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beschreibung der Methode zur Effektivitätsmessung. Die Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich der Erreichung einer Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme in Bezug auf das abgesicherte Risiko als in hohem Maße wirksam eingeschätzt und regelmäßig dahingehend untersucht, ob sie während der gesamten Berichtsperiode, für die sie designiert waren, hocheffektiv waren.

Zeitwertänderungen der Derivate werden regelmäßig im Konzernergebnis oder im sonstigen Ergebnis berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Sicherungsbeziehungen um Fair Value Hedges oder Cash Flow Hedges handelt. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Bewertung von leistungsorientierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die grundsätzlich in zukünftigen Perioden gemäß der Korridormethode zu tilgen sind. Hiernach erfolgt eine anteilige erfolgswirksame Tilgung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste für das folgende Jahr, wenn die unberücksichtigten Gewinne und Verluste 10% des höheren Betrags von (1) dem Barwert der Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Plan oder (2) dem beizulegenden Zeitwert des entsprechenden Planvermögens überschreiten. In diesem Fall ermittelt sich der im Konzernergebnis erfolgswirksam zu berücksichtigende Tilgungsbetrag aus dem übersteigenden Betrag dividiert durch die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Mitarbeiter.

Planvermögen, die angelegt sind um leistungsorientierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet. Die Planvermögen werden mit ihren erwarteten Erträgen erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt (siehe hierzu auch die Erläuterungen in Anmerkung 22).

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen bzw. die erwarteten Vermögenserträge der Planvermögen werden in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen ausgewiesen. Die Tilgung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste ist ebenfalls in diesen Posten enthalten. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsorientierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken und Eventualverbindlichkeiten. Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar sind. Der als Rückstellung angesetzte Betrag stellt die bestmögliche Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag dar. Rückstellungen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Rückstellungen werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte, bei Beginn eines Leasingvertrags oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Daimler berücksichtigt Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen mit ihrem beizulegenden Zeitwert ab der Periode, in der die Verpflichtung begründet wird.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Aktienorientierte Vergütung. Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt, sowie eigenkapitalbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente erfolgt.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von eigenkapitalbasierten Vergütungsplänen erfolgt grundsätzlich mittels eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells zum Gewährungszeitpunkt und bestimmt den gesamten Personalaufwand, der über den Erdienungszeitraum erfolgswirksam erfasst und gegen die Kapitalrücklage verrechnet wird.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen. Der anteilige Aufwand der Periode entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung. Gezahlte Zinsen und Steuern sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Gezahlte Dividenden werden im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

2. Schätzungen und Beurteilungen im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nicht-finanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Auf Basis der im Jahr 2011 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Netto-Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buch- und Marktwerte der börsennotierten at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen. Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen.

Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeughnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Gutachten sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer außерplanmäßigen Wertminderung.

Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern gleichmäßig verteilt über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen können die Bonität unserer Kunden beeinträchtigen und zudem auch abnehmende Gebrauchtfahrzeugpreise zur Folge haben. Abnehmende Gebrauchtwagenpreise wirken sich unmittelbar auf die Marktwerte der sicherungsübereigneten Fahrzeuge aus. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkungen 14 und 31.

Produktgarantien. Die Bilanzierung von Rückstellungen für Produktgarantien ist grundsätzlich mit vielen Einschätzungen verbunden.

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit der jeweiligen Produkte und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs, bei Beginn eines Fahrzeugleasings oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückruf- und Rückkaufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfällen bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potentiellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können der Anmerkung 23 entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken. Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Daimler beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig,

auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist daher möglich, dass die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren aufgrund neuer zukünftiger Entwicklungen angepasst werden muss. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Die Beendigung eines Verfahrens kann Daimler zu Zahlungen zwingen, die über die zurückgestellten Beträge hinausgehen. Es ist auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet werden konnten, den Konzern zu Zahlungen zwingt, die am 31. Dezember 2011 weder betragsmäßig noch in Bandbreiten hinreichend genau bestimmbar waren. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle das Ergebnis oder den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode wesentlich beeinflussen kann, werden sich daraus möglicherweise ergebende Verpflichtungen nach unserer Einschätzung nicht nachhaltig auf die Vermögenslage des Konzerns auswirken. Erläuterungen zu rechtlichen Verfahren können Anmerkung 28 entnommen werden.

Pensionsverpflichtungen. Für die Ermittlung der Barwerte der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen sind unter anderem die Abzinsungsfaktoren festzulegen. Die Abzinsungsfaktoren werden auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für erstrangige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Ferner hat der Konzern die erwarteten Erträge der Planvermögen einzuschätzen; dies geschieht zu Beginn des Geschäftsjahres basierend auf den vorherrschenden Markterwartungen für die in den Planvermögen enthaltenen Anlageformen. Die Höhe der Abzinsungsfaktoren hat einen wesentlichen Einfluss auf den Finanzierungsstatus der Pensionspläne und die erwartete Verzinsung der Planvermögen beeinflusst maßgeblich den Pensionsaufwand. Aufgrund der Anwendung der Korridormethode wirken sich Änderungen bei den Annahmen nicht unmittelbar in der Konzernbilanz und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus. Weitere Informationen in diesem Zusammenhang enthält Anmerkung 22.

Ertragsteuern. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mit berücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der Steuerung durch den Konzern entziehen, sind die zu treffenden Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Maß mit Unsicherheiten verbunden. Daimler beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren; sofern der Konzern davon ausgeht, dass künftige Steuvorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% teilweise oder vollständig nicht realisiert werden können, wird eine Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen. Weitere Informationen enthält Anmerkung 9.

3. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstigen Vermögenswerten und Schulden

Zugänge

Renault-Nissan. Im April 2010 hat Daimler im Rahmen einer weitreichenden strategischen Kooperation mit der Renault-Nissan Allianz eine gegenseitige Kapitalbeteiligung vereinbart. Dabei erhielt Daimler einen Anteil von 3,1% an der Renault SA (Renault) sowie von Renault 3,1% der Aktien der Nissan Motor Company Ltd. (Nissan) im Gegenwert von insgesamt 1,3 Mrd. €. Die Daimler AG hat für die Erwerbe Aktien aus dem eigenen Bestand verwendet und zusätzlich eine Zahlung von 90 Mio. € geleistet. Für Informationen zur Anzahl der verwendeten eigenen Aktien siehe Anmerkung 20.

Abgänge

MBtech Group. Daimler und die AKKA Technologies SA haben am 7. Dezember 2011 einen Vertrag zum Verkauf eines 65%-Anteils an der Tochtergesellschaft MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group) unterzeichnet. Die Transaktion wird voraussichtlich im Jahr 2012 abgeschlossen. Zum 31. Dezember 2011 betragen die Vermögenswerte der MBtech Group 90 Mio. €, die Schulden lagen bei 78 Mio. €. Aus der Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden. Die MBtech Group ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Daimler Financial Services. Im Jahr 2010 wurden nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte, die Gegenstand von Finance Leases waren und die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 separat als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen wurden (310 Mio. €), zum überwiegenden Teil veräußert; hieraus resultierte im Jahr 2010 ein Mittelzufluss von 274 Mio. € und ein Aufwand vor Steuern von 1 Mio. €. Der verbliebene Teil der als zur Veräußerung eingestuften Vermögenswerte wurde im dritten Quartal 2010 in die Forderungen aus Finanzdienstleistungen umgegliedert, da die Kriterien für diese Einstufung nicht mehr gegeben waren; der Ertrag vor Steuern aus der Bewertung dieser Vermögenswerte betrug 1 Mio. €.

Zusätzlich wurden im Jahr 2010 nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte, die ebenfalls Gegenstand von Finance Leases und bisher in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen waren, veräußert. Die Mittelzuflüsse hieraus beliefen sich auf 187 Mio. €. In diesem Zusammenhang entstand im Jahr 2010 ein Aufwand vor Steuern von insgesamt 9 Mio. € (darin enthalten ist ein Aufwand von 35 Mio. € aus der Bewertung).

Die Ergebnisse aus diesen Transaktionen sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten enthalten und wurden dem Segment Daimler Financial Services zugeordnet.

Tata Motors. Im März 2010 hat der Konzern seine Beteiligung von rund 5% an Tata Motors Limited über den Kapitalmarkt an verschiedene Investorengruppen veräußert. Aus dieser Transaktion resultierte im Jahr 2010 ein Mittelzufluss von 303 Mio. € und ein Ertrag vor Steuern von 265 Mio. €. Der Ertrag ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im übrigen Finzergebnis ausgewiesen und in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT enthalten.

4. Umsatzerlöse

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse des Konzerns kann Tabelle **7.09** entnommen werden.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern **7.84** und Regionen **7.86** ist in Anmerkung 32 dargestellt.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten. Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle **7.10** dargestellt.

Vertriebskosten. Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2011 auf 9.824 (2010: 8.861) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebseinzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten. Im Jahr 2011 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.855 (2010: 3.474) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten.

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2011 bei 4.174 (2010: 3.476) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Im Jahr 2011 betrugen die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten 829 (2010: 719) Mio. €; diese sind in den Umsatzkosten enthalten.

Optimierungsprogramme. Die Maßnahmen und Programme, deren Implementierungskosten sich wesentlich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben, sind im Folgenden kurz dargestellt:

Daimler Financial Services. Im Mai 2010 hat der Vorstand beschlossen, die Geschäftstätigkeiten der Daimler Financial Services AG und der Mercedes-Benz Bank AG bis zum Jahresende 2012 in Deutschland neu auszurichten. Hierdurch sollen unter anderem Strukturen verschlankt und Prozesse vereinfacht werden. Im Rahmen dessen ergaben sich im Jahr 2010 Aufwendungen von 82 Mio. €, die insbesondere im Zusammenhang mit Personalmaßnahmen stehen. Aus den Maßnahmen resultierte im Jahr 2011 ein Zahlungsmittel-

abfluss von 25 (2010: 6) Mio. €. Der Stand der gebildeten Rückstellung beläuft sich zum 31. Dezember 2011 auf 56 (2010: 76) Mio. €. Zudem belasteten noch laufende Aufwendungen im Jahr 2011 das Ergebnis.

Daimler Trucks. Die Optimierungsprogramme bei den Tochtergesellschaften Daimler Trucks North America und Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, die in den Jahren 2008 bzw. 2009 beschlossen wurden, sind weitgehend umgesetzt und haben den Konzernabschluss im Jahr 2011 nicht wesentlich beeinflusst. Im Jahr 2010 entstanden dafür insgesamt noch Aufwendungen von 40 Mio. € und Zahlungsmittelabflüsse von 171 Mio. €.

Die Aufwendungen aus den genannten Optimierungsprogrammen sind im Wesentlichen in den allgemeinen Verwaltungskosten enthalten.

7.09

Umsatzerlöse

	2011	2010
in Millionen €		
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	94.274	84.573
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	9.014	9.971
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	2.893	2.862
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	359	355
	106.540	97.761

7.10

Umsatzkosten

	2011	2010
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-73.335	-66.956
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-3.370	-3.404
Refinanzierungskosten bei Daimler Financial Services	-1.849	-2.021
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-417	-536
Übrige Umsatzkosten	-2.052	-2.071
	-81.023	-74.988

7.11

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte

	2011	2010
in Millionen € bzw. Anzahl der Mitarbeiter		
Personalaufwand	-17.424	-16.454
Durchschnittlich beschäftigte Mitarbeiter		
Mercedes-Benz Cars	97.542	94.975
Daimler Trucks	76.039	70.888
Mercedes-Benz Vans	14.740	14.874
Daimler Buses	17.199	17.034
Daimler Financial Services	6.865	6.762
Vertrieb und Marketing	49.240	48.286
Sonstige	5.649	5.301
	267.274	258.120

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte. Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Personalaufwand sowie die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter können Tabelle [7.11](#) entnommen werden.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 36 enthalten.

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Für die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge siehe Tabelle [7.12](#).

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind im Jahr 2011 Versicherungsentschädigungen im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan enthalten.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe.

Die übrigen sonstigen Erträge umfassen Erträge aus weiterverrechneten Leistungen an Dritte, Rückerstattungen von nicht einkommensbezogenen Steuern, Erträge aus Mitarbeiterkantinen und übrige sonstige Bestandteile. Im Jahr 2010 beinhalteten die übrigen sonstigen Erträge einen Ertrag vor Steuern von 218 Mio. € infolge eines im Oktober 2010 positiv beschiedenen Rechtsverfahrens gegen die Daimler AG.

Für die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen siehe Tabelle [7.13](#).

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Vermögenswerten, Veränderungen von übrigen Rückstellungen – unter anderem im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren – und übrige sonstige Bestandteile.

Im Jahr 2010 waren Aufwendungen in Höhe von 88 Mio. € aus der Erhöhung des Stiftungskapitals der Daimler und Benz Stiftung im Hinblick auf das 125-jährige Jubiläum der Erfindung des Automobils enthalten.

7.12

Sonstige betriebliche Erträge

	2011	2010
in Millionen €		
Versicherungsentschädigungen	133	22
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	115	148
Fördergelder und Subventionen	108	110
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	41	45
Übrige sonstige Erträge	984	646
	1.381	971

7.13

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2011	2010
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-66	-73
Übrige sonstige Aufwendungen	-289	-587
	-355	-660

7. Übriges Finanzergebnis

Im Jahr 2011 ist eine Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an der Renault SA (110 Mio. €) im sonstigen übrigen Finanzergebnis enthalten. Das sonstige übrige Finanzergebnis des Jahres 2010 beinhaltet einen Ertrag aus dem Verkauf der Beteiligung an der Tata Motors von 265 Mio. €. [7.14](#)

	2011	2010
in Millionen €		
Aufwendungen aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen ¹	-225	-240
Sonstiges übriges Finanzergebnis	17	389
	-208	149

¹ Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle **7.15** entnommen werden.

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle **7.16** entnommen werden.

Das inländische Ergebnis beinhaltet auch das Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Finanzinvestitionen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

Die Aufteilung des ausgewiesenen Steueraufwands auf das In- und Ausland kann Tabelle **7.17** entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen in Höhe von 469 (2010: 101) Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steueraufwands ist in Tabelle **7.18** dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2011 und 2010 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15% verwendet. Weiterhin wurden ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14% berücksichtigt; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften in beiden Jahren insgesamt ein Steuersatz von 29,825%. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet.

7.15

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	2011	2010
in Millionen €		
Zinserträge		
Erwartete Erträge aus den Pensions- und sonstigen altersversorgungsbezogenen Fondsvermögen	670	622
Zinsen und ähnliche Erträge	285	203
	955	825
Zinsaufwendungen		
Aufwendungen aus der Aufzinsung der erwarteten Verpflichtungen für Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen	-1.029	-1.011
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-232	-460
	-1.261	-1.471

7.16

Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern

	2011	2010
in Millionen €		
Inland		
Inland	3.976	2.318
Ausland	4.473	4.310
	8.449	6.628

7.17

Aufteilung des Steueraufwands

	2011	2010
in Millionen €		
Laufende Steuern		
Inland	-731	-464
Ausland	-1.213	-1.237
Latente Steuern		
Inland	-468	-376
Ausland	-8	123
	-2.420	-1.954

7.18

Zusammensetzung des latenten Steueraufwands

	2011	2010
in Millionen €		
Latente Steuern		
Davon aus temporären Differenzen	160	1.205
Davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-636	-1.458
	-476	-253

7.19

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2011	2010
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-2.520	-1.977
Abweichende ausländische Steuersätze	-71	-65
Abweichende Gewerbesteuer	32	38
Effekt aus Steuergesetzänderungen	-35	-22
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	182	259
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	56	-143
Sonstiges	-64	-44
Ausgewiesener Steueraufwand	-2.420	-1.954

Tabelle [7.19](#) zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von 29,825% (2010: 29,825%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

In den Jahren 2011 und 2010 konnten Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochtergesellschaften aufgelöst werden. Die Steuererträge sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Effekte von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Pensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Beteiligungen. Weiterhin sind im Jahr 2010 in dieser Zeile steuerfreie Erträge aufgrund des Verkaufs der Beteiligung an Tata Motors enthalten.

7.20

Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern

	31. Dezember 2011	2010
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	49	81
Sachanlagen	453	673
Vermietete Gegenstände	819	917
Vorräte	762	695
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	26	16
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	209	168
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.803	3.336
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	4.102	4.970
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	642	607
Sonstige Rückstellungen	2.043	2.048
Verbindlichkeiten	1.543	1.427
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	1.011	863
Sonstige	111	78
	15.573	15.879
Wertberichtigungen	-3.516	-3.578
Aktive latente Steuern, unsalidiert	12.057	12.301
Entwicklungskosten	-1.992	-1.795
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-100	-88
Sachanlagen	-1.192	-1.066
Vermietete Gegenstände	-1.934	-2.582
Vorräte	-53	-142
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-656	-727
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-169	-181
Sonstige Vermögenswerte	-344	-296
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-3.458	-2.882
Sonstige Rückstellungen	-202	-235
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	-	-50
Sonstige	-266	-319
Passive latente Steuern, unsalidiert	-10.366	-10.363
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	1.691	1.938

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergaben sich vor Saldierung die in Tabelle [7.20](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Aktive latente Steuern wurden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruchs mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden.

Die Zusammensetzung des Rückgangs des Netto-Betrags der aktiven latenten Steuern in Höhe von 247 (2010: Anstieg von 214) Mio. € ist in Tabelle **7.21** dargestellt.

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen) ergab sich der in der Tabelle **7.22** dargestellte Steueraufwand.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern betreffen im Wesentlichen ausländische Gesellschaften.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011 betreffen u.a. mit 1.658 Mio. € Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen, mit 895 Mio. € die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge und mit 156 Mio. € die Steuergutschriften. Die aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen wurden komplett wertberichtet, da die Verlustvorträge zeitlich begrenzt vortragsfähig sind und nur mit Gewinnen aus Kapitalveräußerungen verrechnet werden können. Diese werden in den nächsten Jahren nicht erwartet. Von den wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen verfallen 1.273 Mio. € im Jahr 2014, 100 Mio. € im Jahr 2015 und 285 Mio. € im Jahr 2016. Von den wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge verfallen 219 Mio. € im Jahr 2012, 459 Mio. € im Zeitraum von 2013 bis 2016 und 58 Mio. € im Zeitraum von 2017 bis 2031; 123 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Von den wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die Steuergutschriften verfallen 144 Mio. € im Zeitraum von 2012 bis 2016 und 10 Mio. € im Zeitraum von 2017 bis 2031; 2 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen und Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften. Daimler ist der Ansicht, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von über 50% nicht nutzen zu können. Der Konzern hat in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder im Jahr 2011 bzw. in Vorjahren steuerliche Verluste erwirtschaftet. Bei den nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern nicht wertberichtigten aktiven latenten Steuern dieser ausländischen Gesellschaften von 895 Mio. € geht Daimler davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um die aktiven latenten Steuern wahrscheinlich realisieren zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Die im Jahr 2010 noch zur Ausschüttung vorgesehenen einbehaltenden Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften von 3.323 Mio. € sollen nun dauerhaft in den Gesellschaften investiert bleiben. Der im Jahr 2010 zurückgestellte bei Ausschüttung anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von 50 Mio. € wurde im Jahr 2011 ergebniswirksam aufgelöst.

Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von 14.539 (2010: 9.578) Mio. € sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne aus heutiger Sicht permanent investiert bleiben sollen. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5% der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls

würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne einer ausländischen Tochtergesellschaft an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben.

7.21

Veränderung des Netto-Betrags der aktiven latenten Steuern

	2011	2010
in Millionen €		
Latenter Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung	-476	-253
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-3	7
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	173	212
Steueraufwand auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	-1	-1
Sonstige Veränderung ¹	60	249

¹ Befreift im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

7.22

Steueraufwand im Eigenkapital

	2011	2010
in Millionen €		
Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung	-2.420	-1.954
Steuerertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Eigenkapital	205	427
Steueraufwand auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	-1	-1
	-2.216	-1.528

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle [17.23](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2011 entfallen von den Geschäftswerten 435 (2010: 426) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks und 197 (2010: 199) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend Geschäfts- werte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2011: 2.402 Mio. €; 31. Dezember 2010: 2.906 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögens- werte mit einem Buchwert von 173 (2010: 161) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen insbesondere Markenzeichen, deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist und die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind.

Der Konzern plant, die Nutzung dieser Markenzeichen unverändert fortzuführen.

Tabelle [17.24](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

11. Sachanlagen

Die Entwicklung der Sachanlagen kann Tabelle [17.25](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2011 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 57 (2010: 17) Mio. € von den Zugängen zu Sach- anlagen abgesetzt.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert von insgesamt 443 (2010: 453) Mio. €, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge (sog. »Finance Leases«) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zuge- rechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Geschäftsjahrs betrugen 83 (2010: 69) Mio. €.

7.23

Immaterielle Vermögenswerte

	Geschäfts- werte (erworben)	Entwicklungs- kosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2010	925	7.934	1.983	10.842
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	-	1.378	190	1.568
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-165	-166	-331
Sonstige Veränderungen ¹	9	37	149	195
Stand 31. Dezember 2010	934	9.184	2.156	12.274
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	-	1.480	258	1.738
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-249	-65	-314
Sonstige Veränderungen ¹	80	11	52	143
Stand 31. Dezember 2011	1.014	10.426	2.401	13.841
Abschreibungen				
Stand 1. Januar 2010	231	2.581	1.277	4.089
Zugänge	-	719	168	887
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-156	-155	-311
Sonstige Veränderungen ¹	-26	31	100	105
Stand 31. Dezember 2010	205	3.175	1.390	4.770
Zugänge	-	829	174	1.003
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-249	-62	-311
Sonstige Veränderungen ¹	73	12	35	120
Stand 31. Dezember 2011	278	3.767	1.537	5.582
Buchwert zum 31. Dezember 2010	729	6.009	766	7.504
Buchwert zum 31. Dezember 2011	736	6.659	864	8.259

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

7.24

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2011	2010
in Millionen €		
Umsatzkosten	935	810
Vertriebskosten	31	37
Allgemeine Verwaltungskosten	32	35
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	5
	1.003	887

7.25

Sachanlagen

	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
in Millionen €					
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2010	13.496	18.962	16.118	1.032	49.608
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	246	471	1.053	2.023	3.793
Umbuchungen	201	352	587	-1.140	-
Abgänge	-236	-857	-690	-33	-1.816
Sonstige Veränderungen ¹	358	191	424	78	1.051
Stand 31. Dezember 2010	14.065	19.119	17.492	1.960	52.636
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	313	906	1.411	1.589	4.219
Umbuchungen	417	611	564	-1.592	-
Abgänge	-176	-574	-556	-33	-1.339
Sonstige Veränderungen ¹	133	8	90	-26	205
Stand 31. Dezember 2011	14.752	20.070	19.001	1.898	55.721
Abschreibungen					
Stand 1. Januar 2010	7.404	13.780	12.436	23	33.643
Zugänge	300	781	1.396	-	2.477
Umbuchungen	-3	28	-25	-	-
Abgänge	-116	-816	-618	-17	-1.567
Sonstige Veränderungen ¹	81	85	324	-	490
Stand 31. Dezember 2010	7.666	13.858	13.513	6	35.043
Zugänge	277	842	1.453	-	2.572
Umbuchungen	-1	1	-1	1	-
Abgänge	-105	-542	-488	-5	-1.140
Sonstige Veränderungen ¹	21	-11	57	-1	66
Stand 31. Dezember 2011	7.858	14.148	14.534	1	36.541
Buchwert zum 31. Dezember 2010	6.399	5.261	3.979	1.954	17.593
Buchwert zum 31. Dezember 2011	6.894	5.922	4.467	1.897	19.180

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

7.26

Vermietete Gegenstände

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2010	24.502
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	11.643
Umbuchungen	-
Abgänge	-11.498
Sonstige Veränderungen ¹	1.036
Stand 31. Dezember 2010	25.683
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	12.687
Umbuchungen	-
Abgänge	-9.904
Sonstige Veränderungen ¹	404
Stand 31. Dezember 2011	28.870

Abschreibungen

Stand 1. Januar 2010	5.970
Zugänge	3.404
Umbuchungen	-
Abgänge	-3.930
Sonstige Veränderungen ¹	314
Stand 31. Dezember 2010	5.758
Zugänge	3.370
Umbuchungen	-
Abgänge	-3.123
Sonstige Veränderungen ¹	54
Stand 31. Dezember 2011	6.059
Buchwert zum 31. Dezember 2010	19.925
Buchwert zum 31. Dezember 2011	22.811

1) Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [7.26](#) entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2011 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 2.086 Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2010: -). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 24).

Mindestleasingzahlungen. Die Fälligkeiten der zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen sind in Tabelle [7.27](#) dargestellt.

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Übersicht [7.28](#) zeigt Eckdaten zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

In Tabelle [7.29](#) sind die zusammengefassten IFRS-Abschlüsse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

7.27

Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember 2011	2010
<hr/>		
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	4.134	3.794
zwischen einem und fünf Jahren	4.565	4.255
nach mehr als fünf Jahren	154	213
	8.853	8.262

7.28

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	EADS	Engine Holding	Tognum	BBAC	Kamaz	Übrige ¹	Gesamt
€-Werte in Millionen							
31. Dezember 2011							
Höhe des Anteils (in %)	22,5	50,0	–	50,0	15,0	–	–
Börsenwert ²	4.428	–	–	–	89	–	–
At-equity-Buchwert ³	2.475	1.255	–	339	139	453	4.661
At-equity-Ergebnis (2011) ³	143	7	28	142	-35	-12	273
31. Dezember 2010							
Höhe des Anteils (in %)	22,5	–	28,4	50,0	15,0	–	–
Börsenwert ²	3.197	–	737	–	188	–	–
At-equity-Buchwert ³	2.415	–	672	175	177	521	3.960
At-equity-Ergebnis (2010) ³	-261	–	9	86	-4	22	-148

1 Hierin sind auch Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

2 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

3 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

7.29

Zusammengefasste IFRS-Abschlüsse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	EADS	Engine Holding	Tognum	BBAC	Kamaz	Übrige ¹	Gesamt
in Millionen €							
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung²							
2011							
Umsatzerlöse	46.871	1.132	–	3.202	2.291	4.194	57.690
Konzernergebnis	710	-45	–	382	-1	-54	992
2010							
Umsatzerlöse	44.567	–	2.462	1.804	1.731	3.502	54.066
Konzernergebnis	-1.021	–	97	123	-27	44	-784
Angaben zur Bilanz³							
2011							
Vermögenswerte	83.895	5.648	–	2.855	1.875	3.524	97.797
Eigenkapital	10.888	2.865	–	733	718	1.153	16.357
Schulden	73.007	2.783	–	2.122	1.157	2.371	81.440
2010							
Vermögenswerte	78.441	–	2.611	1.416	1.651	3.586	87.705
Eigenkapital	10.552	–	720	288	736	1.558	13.854
Schulden	67.889	–	1.891	1.128	915	2.028	73.851

1 Hierin sind auch Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

2 Die Angaben betreffen für EADS, Tognum und Kamaz den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September. Für BBAC betreffen die Angaben den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember. Für Engine Holding betreffen die Angaben den Zeitraum ab der Eintragung ins Handelsregister (4. März) bis 31. Dezember.

3 Die Angaben betreffen für EADS, Tognum und Kamaz den Bilanzstichtag 30. September.
Für BBAC und Engine Holding betreffen die Angaben den Bilanzstichtag 31. Dezember.

EADS. Der Beteiligungsbuchwert an bzw. der Ergebnisanteil von der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS) wird in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzern-Vermögenswerten bzw. zum Konzern-EBIT ausgewiesen.

Drohverlustrückstellungen, die die EADS im Rahmen der Erstellung ihres Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2009 für ihr Militärtransporterprogramm A400M gebildet hat, hat Daimler infolge der Einbeziehung der EADS mit einem Zeitversatz von drei Monaten im Jahr 2010 anteilig berücksichtigt; hieraus resultierte ein Aufwand von 237 Mio. €, der das Equity-Ergebnis des Jahres 2010 belastete.

Im Jahr 2007 hat eine Tochtergesellschaft von Daimler, die den 22,5%-Anteil an der EADS hält, Eigenkapitalanteile an Investoren gegen bar ausgegeben. Infolge dieser Transaktion weist der Konzern in der Bilanz nicht beherrschende Anteile aus, die den Anteil der Investoren an der konsolidierten Tochtergesellschaft darstellen, die die Eigenkapitalanteile ausgegeben hat. Dieser nicht beherrschende Anteil spiegelt den 33%-Anteil der Investoren an den Netto-Vermögenswerten dieser Tochtergesellschaft wider.

Engine Holding/Tognum. Die Daimler AG und die Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) haben am 25. August 2011 alle relevanten regulatorischen Freigaben für die Übernahme der Tognum AG (Tognum) erhalten. Das öffentliche Übernahmeangebot der Engine Holding GmbH (Engine Holding) wurde im September 2011 vollzogen. Zum 30. September 2011 bestanden die Vermögenswerte der Engine Holding nahezu ausschließlich aus rund 98% Aktien an Tognum. Durch die Beteiligung von 50% an der Engine Holding sind Daimler insoweit rund 49% der Aktien an Tognum zuzurechnen. Vor Unterbreitung des mit Rolls-Royce gemeinsam durchgeföhrten freiwilligen Übernahmeangebots für Tognum hat der Anteil von Daimler an Tognum 28,4% betragen.

Die Teilnahme des Konzerns am Übernahmeangebot der Engine Holding - bezogen auf den bisherigen 28,4%-igen Tognum-Anteil - wurde erfolgsneutral abgebildet. Aus wirtschaftlicher Sicht hat Daimler seine bereits gehaltenen Tognum-Aktien an die Engine Holding gegen einen gleichartigen und gleichwertigen indirekten Anteil an Tognum übertragen. Mit dem Eintritt aller regulatorischen Freigaben hat der Daimler-Konzern im dritten Quartal 2011 weitere 20,5% der Tognum-Aktien indirekt erworben; in diesem Zusammenhang ergab sich für Daimler im dritten Quartal 2011 ein Zahlungsmittelabfluss von 0,7 Mrd. €.

Rolls-Royce erhielt im Zusammenhang mit dieser Transaktion die Option, nach Abschluss eines Beherrschungsvertrags von Engine Holding mit der Tognum AG, von Daimler ohne weiteren finanziellen Ausgleich zusätzliche Rechte zu verlangen, die dazu führen würden, dass die Engine Holding zu einem verbundenen Unternehmen im Rolls-Royce-Konzern wird. Aufgrund der hohen Annahmequote beim Übernahmevertrag sowie dem eingeleiteten Squeeze-Out-Verfahren geht Daimler davon aus, dass der Beherrschungsvertrag in 2012 abgeschlossen wird. Für Daimler ergibt sich daraus, dass auch zukünftig über die Beteiligung an der Engine Holding weiterhin nur ein maßgeblicher Einfluss auf Tognum ausgeübt wird.

Im Gegenzug gewährte Rolls-Royce der Daimler AG das Recht, die von ihr gehaltenen Anteile an der Engine Holding zu einem Preis anzudienen, der grundsätzlich das Investment des Daimler-Konzerns in die Engine Holding absichert. Ein Teil der Anschaffungskosten für den indirekten Erwerb von Anteilen an Tognum, die auch einen Aufpreis für die Kontrolle von Tognum beinhalten, wurden dieser Option zugeordnet. Die Erstbewertung dieser Option ergab einen Marktwert von 171 Mio. €. Die Option wurde als ein Vermögenswert eingestuft, der in den Folgeperioden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten ist. Der Buchwert dieser Option sowie die künftigen Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts werden in der Segmentberichterstattung als zentraler Sachverhalt in der Überleitung zu den Konzernwerten berücksichtigt.

Mit dem Vollzug des öffentlichen Übernahmevertrags übernahm das Management des Segments Daimler Trucks die Steuerung der Beteiligung des Konzerns an der Engine Holding. Dementsprechend wurde die Engine Holding zum 30. September 2011 dem Segment Daimler Trucks zugeordnet. Der bisher in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern ausgewiesene Beteiligungsbuchwert an Tognum bzw. die anteiligen Ergebnisbeiträge wurden als Folge dessen ebenfalls dem Segment Daimler Trucks zugeordnet. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Zum 31. Dezember 2011 lag der Wert dieser Option bei 177 Mio. €. Aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Option in 2011 entstand ein Ertrag von 6 Mio. €, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen ist.

BBAC. Der Beteiligungsbuchwert an bzw. die anteiligen Ergebnisse der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Kamaz. Aufgrund vereinbarter Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat sowie umfangreicher vertraglicher Rechte als Minderheitsaktionär kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Kamaz OAO (Kamaz) ausüben. Infolgedessen bezieht der Konzern die Beteiligung an Kamaz nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Beteiligungsbuchwert und der Ergebnisanteil sind dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

Im Jahr 2010 haben die Daimler AG und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) die Erhöhung ihrer strategischen Beteiligungen an Kamaz abgeschlossen. Daimler hat seinen Anteil an Kamaz um einen Prozentpunkt auf 11% erhöht; die restlichen 4% der Anteile werden rechtlich von der EBRD gehalten. Aufgrund der vertraglichen Gegebenheiten werden die von der EBRD gehaltenen Anteile nach IFRS Daimler wirtschaftlich zugerechnet.

Im Jahr 2011 erfasste der Konzern eine Wertminderung von 32 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an Kamaz; der Aufwand ist im Equity-Ergebnis enthalten. Der Abwertung liegen geringere erwartete Zahlungsmittelzuflüsse bei Kamaz zugrunde.

Übrige. Bei den übrigen Gesellschaften ist die Beteiligung an der Tesla Motors, Inc. (Tesla) enthalten. Der Anteil des Konzerns lag zum 31. Dezember 2011 bei 7,8% (2010: 7,9%); der Börsenwert bzw. der Buchwert der Beteiligung betrug 179 bzw. 32 Mio. € zum 31. Dezember 2011 (31. Dezember 2010: 149 Mio. € bzw. 36 Mio. €). Aufgrund vereinbarter Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat sowie umfangreicher vertraglicher Rechte als Minderheitsaktionär kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Tesla ausüben. Infolgedessen bezieht der Konzern die Beteiligung an Tesla nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Beteiligungsbuchwert und der Ergebnisanteil sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinformationen sind in Anmerkung 35 enthalten.

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle [7.30](#).

Forderungstypen. Forderungen gegen Endkunden enthalten Forderungen aus Finanzierungs- und Leasingverträgen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von Daimler bezogen haben.

Forderungen gegen Händler stellen Darlehensforderungen dar, die aus der Bestandsfinanzierung der von Daimler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (z.B. Verkaufsräume).

In den übrigen Forderungen werden Vermögenswerte aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten ausgewiesen, die nicht das Automobilgeschäft betreffen.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

7.30

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2011			31. Dezember 2010		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	13.174	23.234	36.408	12.436	21.363	33.799
Händler	7.718	1.434	9.152	6.131	1.091	7.222
Übrige	115	838	953	76	1.017	1.093
Buchwert (brutto)	21.007	25.506	46.513	18.643	23.471	42.114
Wertberichtigungen	-447	-499	-946	-477	-607	-1.084
Buchwert (netto)	20.560	25.007	45.567	18.166	22.864	41.030

Wertberichtigungen. Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen ist in Tabelle [7.31](#) dargestellt.

Im Jahr 2011 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen 417 (2010: 536) Mio. €.

7.31

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	2011	2010
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	1.084	1.168
Zuführungen	394	534
Inanspruchnahmen	-213	-439
Auflösungen	-299	-241
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-20	62
Stand zum 31. Dezember	946	1.084

Kreditrisiken. Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7.32](#) enthalten.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 31 enthalten.

Finanzierungsleasing. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing umfassen Leasingverträge, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen kann Tabelle [7.33](#) entnommen werden.

7.32

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2011	2010
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	42.496	37.827
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	1.101	1.195
30 bis 59 Tage	305	367
60 bis 89 Tage	62	99
90 bis 119 Tage	35	52
120 Tage oder mehr	156	255
Gesamt	1.659	1.968
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.412	1.235
Buchwert (netto)	45.567	41.030

Forderungsverkäufe. In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und vom Liquiditätsbedarf veräußert Daimler bestimmte Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden und Händler an Dritte. Daimler prüft vor einer Ausbuchung dieser Forderungen, ob die im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen die Kriterien zur Ausbuchung nach den anzuwendenden Vorschriften erfüllen; werden die Kriterien nicht erfüllt, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Forderungsverkäufe, welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum 31. Dezember 2011 zu einem Buchwert an Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 3.496 (2010: 1.254) Mio. €; die damit verbundenen Chancen und Risiken entsprechen im Wesentlichen denen der nicht veräußerten Forderungen. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit den übertragenen und nicht ausgebuchten Forderungen im Zusammenhang stehen, ergeben sich aus Anmerkung 24.

15. Verzinsliche Wertpapiere

In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011 sind kurz- und langfristige verzinsliche Wertpapiere mit einem Buchwert von insgesamt 2.281 Mio. € separat ausgewiesen (31. Dezember 2010: 2.096 Mio. €).

Bei den verzinslichen Wertpapieren, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Fremdkapitalanteile, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren erfolgen in Anmerkung 30.

16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich aus den in Tabelle **7.34** dargestellten Klassen zusammen.

Im Berichtsjahr wurden zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile mit einem Buchwert in Höhe von 74 (2010: 23) Mio. € veräußert. Der dabei realisierte Gewinn belief sich auf 16 (2010: Gewinn von 23) Mio. €. Für die zum 31. Dezember 2011 ausgewiesenen Anteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2011 ist in den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ein Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen von 1,9 (31. Dezember 2010: 1,8) Mrd. US-\$ gegen Chrysler LLC enthalten, das wie im Vorjahr vollständig wertberichtet ist.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 30.

7.33

Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	31. Dezember 2011			31. Dezember 2010				
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	4.229	6.458	657	11.344	4.036	6.526	1.076	11.638
Nicht garantierte Restbuchwerte	558	1.207	90	1.855	740	915	165	1.820
Bruttoinvestition	4.787	7.665	747	13.199	4.776	7.441	1.241	13.458
Nicht realisierter Finanzertrag	-488	-853	-94	-1.435	-530	-846	-271	-1.647
Buchwert (brutto)	4.299	6.812	653	11.764	4.246	6.595	970	11.811
Wertberichtigungen	-194	-225	-12	-431	-189	-275	-19	-483
Buchwert (netto)	4.105	6.587	641	11.333	4.057	6.320	951	11.328

7.34

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	1.940	1.940	-	2.199	2.199
Davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	1.300	1.300	-	1.485	1.485
Davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	-	640	640	-	714	714
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	133	426	559	345	471	816
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	88	262	350	565	166	731
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.786	329	2.115	1.337	358	1.695
	2.007	2.957	4.964	2.247	3.194	5.441

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle **7.35** entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

18. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle **7.36** entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2011 auf 317 (2010: 269) Mio. €. Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betrugen 726 (2010: 718) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Aufgrund der Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurde dem Daimler Pension Trust e.V. der in den Vorräten enthaltene Bestand an Geschäftsfahrzeugen der Daimler AG in Höhe von 494 (2010: 482) Mio. € sicherungsübereignet.

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert in Höhe von 89 (2010: 124) Mio. € enthalten. Diese Vermögenswerte werden im Rahmen des normalen Geschäftszyklus verwertet.

7.35

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2011			31. Dezember 2010		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	338	40	378	525	31	556
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	1.357	6	1.363	1.181	17	1.198
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	.	142	142	.	112	112
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	331	13	344	339	26	365
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	305	72	377	298	81	379
Übrige	380	147	527	278	141	419
	2.711	420	3.131	2.621	408	3.029

7.36

Vorräte

	31. Dezember	
	2011	2010
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.802	1.509
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.451	2.002
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	12.737	10.974
Geleistete Anzahlungen	91	59
	17.081	14.544

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle [7.37](#) entnommen werden.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen 118 (2010: 25) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Wertberichtigungen. Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [7.38](#) enthalten.

Im Jahr 2011 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 165 (2010: 176) Mio. €.

Kreditrisiken. Die Tabelle [7.39](#) gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichteten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 31 enthalten.

Forderungsverkäufe. In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und vom Liquiditätsbedarf veräußert Daimler bestimmte Umfänge von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an Dritte. Daimler prüft vor einer Ausbuchung dieser Forderungen, ob die im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen die Kriterien zur Ausbuchung nach den anzuwendenden Vorschriften erfüllen; werden die Kriterien nicht erfüllt, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Verkaufte Forderungen, die die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum 31. Dezember 2011 zu einem Buchwert an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 15 (2010: 83) Mio. €; die damit verbundenen Chancen und Risiken entsprechen im Wesentlichen denen der nicht veräußerten Forderungen. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit nicht ausgebuchten Forderungsverkäufen im Zusammenhang stehen, ergeben sich aus Anmerkung 24.

7.37

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2011	2010
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	8.316	7.598
Wertberichtigungen	-467	-406
Buchwert (netto)	7.849	7.192

7.38

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	2011	2010
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	406	390
Netto-Zuführungen	117	86
Inanspruchnahmen	-82	-73
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	26	3
Stand zum 31. Dezember	467	406

7.39

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2011	2010
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	5.083	4.675
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	668	555
30 bis 59 Tage	106	113
60 bis 89 Tage	36	39
90 bis 119 Tage	21	40
120 Tage und mehr	84	107
Gesamt	915	854
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.851	1.663
Buchwert (netto)	7.849	7.192

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7.40](#).

Das gezeichnete Kapital ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rund 2,87 €. Zur Entwicklung der Anzahl der Aktien siehe [7.40](#).

7.40

Entwicklung der ausgegebenen Aktien

	2011	2010
in Millionen Aktien		
Ausgegebene Aktien am 1. Januar	1.066	1.061
Im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms zurückgekauft und nicht eingezogene Aktien (Vorjahr)	.	-37
In Umlauf befindliche Aktien am 1. Januar	1.066	1.024
Verwendung eigener Aktien zum Erwerb einer gegenseitigen Kapitalbeteiligung der Daimler AG an Renault/Nissan	-	35
Rückkauf eigener Aktien zum Zweck der Erfüllung der Ansprüche ehemaliger AEG Altaktionäre	.	-1
Verwendung eigener Aktien im Zusammenhang mit der Erfüllung von Ansprüchen ehemaliger AEG Altaktionäre	.	3
Im Rahmen von Belegschaftsaktienprogrammen zurückgekauft und nicht eingezogene Aktien	-1	.
Weiterveräußerung eigener Aktien an Beschäftigte im Zuge der Belegschaftsaktienprogramme	1	.
Schaffung neuer Aktien durch Ausübung von Optionsrechten aus Stock-Option-Plänen	.	5
In Umlauf befindliche Aktien am 31. Dezember	1.066	1.066
Im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms zurückgekauft und noch nicht eingezogene Aktien (Vorjahr)	-	.
Ausgegebene Aktien am 31. Dezember	1.066	1.066

Eigene Aktien. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 13. April 2015 mit Zustimmung des Aufsichtsrats zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die Ermächtigung umfasst unter anderem den Erwerb zum Zwecke der Einziehung, zum Zwecke der Verwendung im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und -erwerben oder zum Zwecke der Veräußerung in anderer Weise als über die Börse oder durch Angebot an alle Aktionäre. Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 9. April 2008, bis zum 9. Oktober 2009 für bestimmte Zwecke, unter anderem zum Zwecke der Verwendung im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und -erwerben, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben, hatte die Daimler AG zwischen Juni und Oktober 2008 teilweise Gebrauch gemacht. Von den auf dieser Grundlage erworbenen eigenen Aktien befanden sich zum 31. Dezember 2009 noch 37,1 Mio. im Bestand der Daimler AG.

Im Geschäftsjahr 2010 wurden 32,9 Mio. dieser eigenen Aktien, entsprechend einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 94 Mio. € bzw. 3,1% im Gegenwert von insgesamt 1.278 Mio. € im Rahmen einer gegenseitigen Kapitalbeteiligung zum Erwerb von jeweils 3,1% an der Renault S. A. und der Nissan Motors Co. Ltd. verwendet (siehe auch Anmerkung 3). 2,4 Mio. eigene Aktien, entsprechend einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 7 Mio. € bzw. 0,23% wurden zum Gesamtpreis von 90 Mio. € über die Börse veräußert, um damit im Rahmen der Transaktion eine bare Zuzahlung zu begleichen.

Mit rechtskräftiger Entscheidung vom November 2009 hatte das Oberlandesgericht Frankfurt am Main das im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der ehemaligen Daimler-Benz AG und der ehemaligen AEG AG aus 1988 vorgesehene Abfindungsverhältnis sowie die ebenfalls dort geregelte Ausgleichszahlung für entgangene AEG-Dividenden zu Gunsten der ehemaligen AEG-Aktionäre nachgebessert. Im Geschäftsjahr 2010 wurden in diesem Zusammenhang 1,5 Mio. eigene Aktien, entsprechend einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 4 Mio. € bzw. 0,15% zum Preis von insgesamt 40 Mio. € durch Ausübung eines Termingeschäftes erworben. Dieses Termingeschäft war ohne eine Verpflichtung zum Erwerb von Aktien mit Blick auf das oben genannte Spruchverfahren abgeschlossen worden. Im Jahr 2010 wurden Ansprüche ehemaliger AEG-Aktionäre durch Verwendung von 3,1 Mio. eigene Aktien im Gegenwert von 108 Mio. € beglichen. Davon wurden 1,2 Mio. Aktien, entsprechend einem anteiligen Betrag von 3 Mio. € bzw. 0,11% des Grundkapitals über die Börse veräußert, um den Erlös von insgesamt 44 Mio. € zur Erfüllung von Barausgleichsansprüchen der ehemaligen AEG-Aktionäre aus dem Spruchverfahren zu verwenden. Die weiteren 1,9 Mio. Aktien, entsprechend einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 6 Mio. € bzw. 0,19%, wurden in Erfüllung der Ansprüche auf Lieferung zusätzlicher Daimler-Aktien an ehemalige AEG-Aktionäre übertragen.

Die zum 31. Dezember 2010 verbliebenen 0,2 Mio. eigenen Aktien, entsprechend einem anteiligen Betrag von 0,6 Mio. € bzw. 0,02% des Grundkapitals, wurden im Berichtszeitraum sämtlich zur Erfüllung der Ansprüche ehemaliger AEG-Aktionäre auf Lieferung von zusätzlichen Daimler-Aktien verwendet. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2011 parallel zur fortlaufenden Geltendmachung von Ansprüchen auf Lieferung zusätzlicher Daimler-Aktien durch ehemalige AEG-Aktionäre weitere 0,1 Mio. eigene Aktien im Gegenwert von insgesamt 7 Mio. € erworben und in Erfüllung der Ansprüche auf Lieferung zusätzlicher Daimler-Aktien an ehemalige AEG-Aktionäre übertragen. Diese erworbenen eigenen Aktien entsprachen einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 0,4 Mio. € bzw. 0,01%.

Zum 31. Dezember 2011 befinden sich keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Belegschaftsaktienprogramme. Im Jahr 2011 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,6 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 28 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2 Mio. € bzw. 0,06% erworben und an Mitarbeiter ausgeben (2010: 0,4 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 14 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1 Mio. € bzw. 0,03%).

Genehmigtes Kapital. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 7. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1.000 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2009). Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Bedingtes Kapital. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. April 2015 ein- oder mehrmals Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- oder Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. €, nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen, zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können auch durch unmittelbare oder mittelbare Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG begeben werden. Dementsprechend wurde das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2010). Von der Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Stock-Option-Pläne. Zum 31. Dezember 2011 waren 6 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 16 Mio. € aus den bis einschließlich 2004 aufgelegten Stock-Option-Plänen noch nicht ausgeübt (31. Dezember 2010: 11 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 32 Mio. €).

Dividende. Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2011 der Daimler AG 2.346 Mio. € (2,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2010: 1.971 Mio. € bzw. 1,85 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

Tabelle [7.4.1](#) gibt Detailinformationen zu den Veränderungen der übrigen Rücklagen aus dem sonstigen Ergebnis.

7.4.1

Veränderung der übrigen Rücklagen

	Vor Steuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Nach Steuern
in Millionen €						
Unrealisierte Gewinne aus der Währungsumrechnung	153	-	153	1.200	-	1.200
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte						
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-74	-3	-77	137	3	140
Umgliederungen von realisierten Gewinnen (-)/Verlusten	-1	.	-1	-265	4	-261
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-75	-3	-78	-128	7	-121
Derivative Finanzinstrumente						
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-547	165	-382	-987	301	-686
Umgliederungen von realisierten Gewinnen (-)/Verlusten	-61	8	-53	291	-89	202
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-608	173	-435	-696	212	-484
At-equity bewertete Finanzinvestitionen						
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-60	28	-32	-523	165	-358
Umgliederungen von realisierten Gewinnen (-)/Verlusten	-2	7	5	-134	43	-91
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-62	35	-27	-657	208	-449
Sonstiges Ergebnis	-592	205	-387	-281	427	146

Im Jahr 2011 sind in der Zeile »Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen« die folgenden Komponenten enthalten (nur Anteil der auf Aktionäre der Daimler AG entfallenden Werte): unrealisierte Gewinne aus der Währungsumrechnung vor Steuern und nach Steuern von 5 (2010: unrealisierte Gewinne vor Steuern und nach Steuern von 40) Mio. €, unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten vor Steuern von 15 und nach Steuern von 19 (2010: unrealisierte Verluste vor Steuern von 15 und nach Steuern von 19) Mio. € und unrealisierte Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten vor Steuern von 65 und nach Steuern von 44 (2010: unrealisierte Verluste vor Steuern von 486 und nach Steuern von 336) Mio. €.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen, die auf nicht beherrschende Anteile entfallen, sind in Tabelle [7.42](#) dargestellt.

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2011 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2008 bis 2011 und die Stock-Option-Pläne (SOP) 2002 bis 2004. Die nicht ausgeübten Rechte des Stock-Option-Plans 2001 sind zum 1. April 2011 verfallen. Die in den Jahren 2003 und 2004 gewährten Stock Options werden als aktienorientierte Vergütungsformen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Planauflage angesetzt. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet.

Die PPSP werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2007 wurde planmäßig im ersten Quartal 2011 ausbezahlt.

Darüber hinaus wird beginnend mit der Erfolgsbeteiligung für das Jahr 2011 50% des Jahresbonus des Vorstands erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Auto-STOXX). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Bilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Daimler AG ergaben, können Tabelle [7.43](#) entnommen werden.

7.42

Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Veränderung der übrigen Rücklagen

	Vor Steuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Nach Steuern
in Millionen €				
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	43	-	43	48
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-17	10	-7	-196
Sonstiges Ergebnis	26	10	36	-148

7.43

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Gewinn- und Verlustrechnung 2011	Aufwand 2010	Rückstellung 31. Dezember 2011	Rückstellung 31. Dezember 2010
in Millionen €				
PPSP	-85	-69	141	124
SOP	4	-4	-	-
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-6	-	6	-
	-87	-73	147	124

Tabelle **7.44** zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in der Tabelle stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2011 sind im Vergütungsbericht dargestellt.

Performance-Phantom-Share-Pläne. Im Jahr 2011 hat der Konzern, ebenso wie in den Jahren 2005 bis 2010, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Der Auszahlungsbetrag ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den in den Jahren ab 2009 gewährten Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung begrenzt auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung.

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.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom Share vom Kurs der Daimler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler-Aktie nahezu vollständig den beizulegenden Zeitwert pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

7.44

Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands

	Dr. Dieter Zetsche 2011	2010	Dr. Wolfgang Bernhard 2011	2010	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt 2011	2010	Wilfried Porth 2011	2010
in Millionen €								
PPSP	-4,0	-3,5	-0,9	-0,6	-0,3	-	-1,4	-0,9
SOP	2,2	-2,0	-	-	-	-	-	-
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-2,0	-	-0,7	-	-0,6	-	-0,7	-
	Andreas Renschler 2011	2010	Bodo Uebber 2011	2010	Prof. Dr. Thomas Weber 2011	2010		
in Millionen €								
PPSP	-1,8	-1,6	-1,9	-1,7	-1,7	-1,5		
SOP	-	-	-	-0,9	0,9	-0,8		
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,8	-	-0,9	-	-0,7	-		

Stock-Option-Pläne. Im April 2000 hatte die Hauptversammlung den Daimler Stock-Option-Plänen (SOP) zugestimmt. Diese Pläne sahen vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock Options zum Bezug von Daimler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieser Pläne gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je Daimler-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 Daimler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags. Aus diesen Plänen wurden letztmalig 2004 neue Stock Options gewährt.

Im Falle von Ausübungen hat Daimler bisher im Wesentlichen neue Aktien ausgegeben.

Die Basisdaten des SOP (in Mio. Stück) sind in Tabelle **7.45** dargestellt.

Die Optionen, die im Jahr 2004 an den Vorstand gewährt wurden und für die der Präsidialausschuss – entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten kann, werden mit dem inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet.

Tabelle **7.46** zeigt die Entwicklung der ausgegebenen Stock Options.

Der gewichtete durchschnittliche Kurs der Daimler-Aktie bei Ausübung lag bei 50,53 (2010: 50,42) €. Die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der noch nicht ausgeübten Optionen beträgt zum 31. Dezember 2011 1,5 Jahre (2010: 1,5 Jahre).

7.45

Basisdaten des SOP

	Referenz- preis € je Stück	Ausübungs- preis € je Stück	Gewährte Optionen Mio. Stück	Bestehende Optionen Mio. Stück	Ausübbare Optionen Mio. Stück
	31. Dezember 2011				
Option gewährt im Jahr					
2002	42,93	51,52	20,0	1,4	1,4
2003	28,67	34,40	20,5	1,6	1,6
2004	36,31	43,57	18,0	2,5	2,5

7.46

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück
	2011		2010	
Bestand am Jahresanfang				
Ausgeübt	11,1	52,90	22,4	56,57
Abgänge/Verfallen	-0,7	45,22	-4,5	45,04
Noch bestehend am Jahresende	-4,9	65,21	-6,8	70,07
Ausübbar am Jahresende	5,5	42,80	11,1	52,90

Die Tabellen **7.47** stellen die Entwicklung der ausgegebenen Stock Options von aktiven Mitgliedern des Vorstands dar.

Die Vorstände Dr. Wolfgang Bernhard und Dr. Christine Hohmann-Dennhardt besaßen weder im Geschäftsjahr 2011 noch im Vorjahr bestehende oder ausübbare Stock Options.

Bei den Angaben in Tabelle **7.47** ist zu berücksichtigen, dass Vorteile aus den Optionsplänen nur entstehen, wenn der Kurs der Daimler-Aktie die für jeden Plan individuell festgelegte Hürde übersteigt und der Optionsinhaber eine Ausübung veranlasst. Dabei kommt als variable Vergütung ausschließlich die Differenz zwischen Referenz- und Ausübungspreis des jeweiligen Optionsplanes zur Auszahlung. Der hier aufgeführte durchschnittliche Ausübungspreis ist dagegen eine rein statistische Größe, die sich aus dem gewichteten Durchschnitt der in der Tabelle zu den Basisdaten des SOP dargestellten Ausübungspreise ergibt. Die angegebene Summe der Rechte ergibt sich aus der Addition der in der Anzahl unterschiedlichen Optionsgewährungen der Jahre 2000 bis 2004.

7.47

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options von aktiven Mitgliedern des Vorstands

Dr. Dieter Zetsche

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2011	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2010
Bestand am Jahresanfang	0,6	49,04		1,0	52,99	
Ausgeübt	–	–		-0,3	51,52	
Abgänge/Verfallen	0,2	66,96		-0,1	74,76	
Noch bestehend am Jahresende	0,4	37,84		0,6	49,04	
Ausübbare am Jahresende	0,4	37,84		0,6	49,04	
Gewichtete Restlaufzeit			1,4 Jahre			1,5 Jahre

Wilfried Porth

	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2011	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2010
Bestand am Jahresanfang	.	66,96		.	65,40	
Ausgeübt	–	–		.	51,52	
Abgänge/Verfallen	.	66,96		.	74,76	
Noch bestehend am Jahresende	–	–		.	66,96	
Ausübbare am Jahresende	–	–		.	66,96	
Gewichtete Restlaufzeit			–		0,3 Jahre	

1 Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt teilweise kein Ausweis.

Andreas Renschler

	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
	2011		2010	
Bestand am Jahresanfang	0,1	48,46	0,2	51,88
Ausgeübt	–	–	.	48,67
Abgänge/Verfallen	.	66,96	.	74,76
Noch bestehend am Jahresende	0,1	39,43	0,1	48,46
Ausübbar am Jahresende	0,1	39,43	0,1	48,46
Gewichtete Restlaufzeit	1,5 Jahre		1,7 Jahre	

1 Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt teilweise kein Ausweis.

Bodo Uebber

	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
	2011		2010	
Bestand am Jahresanfang	.	66,96	0,1	49,51
Ausgeübt	–	–	-0,1	43,34
Abgänge/Verfallen	.	66,96	.	74,76
Noch bestehend am Jahresende	–	–	.	66,96
Ausübbar am Jahresende	–	–	.	66,96
Gewichtete Restlaufzeit	–		0,3 Jahre	

1 Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt teilweise kein Ausweis.

Prof. Dr. Thomas Weber

	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
	2011		2010	
Bestand am Jahresanfang	0,2	40,56	0,2	43,61
Ausgeübt	–	–	.	51,52
Abgänge/Verfallen	.	66,96	.	74,76
Noch bestehend am Jahresende	0,2	37,54	0,2	40,56
Ausübbar am Jahresende	0,2	37,54	0,2	40,56
Gewichtete Restlaufzeit	1,3 Jahre		2,1 Jahre	

1 Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt teilweise kein Ausweis.

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [7.48](#) dargestellt.

Leistungsorientierte Pensionszusagen. Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen wurden ausschließlich im Zusammenhang mit leistungsorientierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter gebildet. Im Rahmen von leistungsorientierten Pensionszusagen wird den Berechtigten eine Zusage auf eine definierte Leistung im Versorgungsfall gewährt. Im Daimler-Konzern haben die Mitarbeiter vor allem Pensionszusagen mit festen Leistungszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf Kapitalbausteinen, die sich die Mitarbeiter für jedes Beschäftigungsjahr erdienen. Die Höhe der in einem Jahr erdienten Kapitalbausteine ist abhängig vom Einkommen der Mitarbeiter und von ihrem jeweiligen Alter. Grundsätzlich variieren die leistungsorientierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Leistungsorientierte Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Vermögen in langfristig ausgelagerten Fonds gedeckt.

Beitragsorientierte Pensionszusagen. In geringerem Umfang gewährt der Konzern darüber hinaus beitragsorientierte Pensionszusagen. Im Rahmen derer werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für Daimler grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2011 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 1,3 (2010: 1,2) Mrd. € und entfielen überwiegend auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen. Bestimmte ausländische Tochtergesellschaften, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind. Diese Zusagen sind zu einem geringen Teil durch Erstattungsansprüche und Planvermögen gedeckt. Tabelle [7.49](#) enthält Informationen zu den wesentlichen Eckdaten.

Infolge der Anpassung von Gesundheitsfürsorge- und Pensionsleistungen bei der US-amerikanischen Tochtergesellschaft Daimler Trucks North America entstand im Jahr 2010 ein Ertrag vor Steuern von 160 Mio. €. Der Ertrag ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Wesentlichen in den Umsatzkosten enthalten und dem Segment Daimler Trucks zugeordnet. Der Ertrag ist entsprechend in den Netto-Aufwendungen/Erträgen für die Gesundheitsfürsorge- bzw. Pensionsleistungen berücksichtigt, die für das Geschäftsjahr 2010 in dieser Anmerkung dargestellt sind.

7.48

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2011	2010
<hr/>		
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	2.151	3.449
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	1.033	880
	3.184	4.329

7.49

Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

	2011	2010
<hr/>		
in Millionen €		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung	1.355	1.056
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen und der Erstattungsansprüche	153	130
Finanzierungsstatus	-1.202	-926
Netto-Aufwand/Ertrag für Gesundheitsfürsorgeleistungen	-104	76

Angaben zu leistungsorientierten Pensionsplänen

Finanzierungsstatus. Die nachfolgend dargestellten Informationen zum Finanzierungsstatus der Pensionspläne des Konzerns sind unterteilt in inländische und ausländische Pensionspläne.

Die Entwicklung des Finanzierungsstatus seit dem Jahr 2007 ist aus Tabelle **7.50** ersichtlich.

In Tabelle **7.51** wird der Finanzierungsstatus der leistungsorientierten Pensionspläne zu den in der Konzernbilanz erfassten Beträgen übergeleitet.

7.50

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	31. Dezember 2011			31. Dezember 2010			31. Dezember 2009		
	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
in Millionen €									
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	19.067	16.053	3.014	17.684	15.040	2.644	16.529	14.183	2.346
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	12.597	10.726	1.871	11.177	9.542	1.635	10.624	9.197	1.427
Finanzierungsstatus	-6.470	-5.327	-1.143	-6.507	-5.498	-1.009	-5.905	-4.986	-919

	31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	15.044	12.780	2.264	15.686	13.539	2.147
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	10.110	8.796	1.314	13.774	12.073	1.701
Finanzierungsstatus	-4.934	-3.984	-950	-1.912	-1.466	-446

7.51

Überleitung des Finanzierungsstatus der leistungsorientierten Pensionspläne zur Konzernbilanz

	31. Dezember 2011			31. Dezember 2010		
	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
in Millionen €						
Finanzierungsstatus	-6.470	-5.327	-1.143	-6.507	-5.498	-1.009
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten versicherungsmathematischen Verluste	4.393	3.853	540	3.120	2.741	379
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen	2	-	2	-	-	-
Bilanzbetrag (Saldo)	-2.075	-1.474	-601	-3.387	-2.757	-630
Davon in: Übrige Vermögenswerte	76	-	76	62	-	62
Davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-2.151	-1.474	-677	-3.449	-2.757	-692

Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen. Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [7.52](#) dargestellt.

Erfahrungsbedingte Anpassungen. Die erfahrungsbedingten Anpassungen, d. h. der Unterschied zwischen den früheren versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlichen Entwicklungen, bezogen auf die Verpflichtungen und Planvermögen zum 31. Dezember, können Tabelle [7.53](#) entnommen werden.

7.52

Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	2011			2010		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 1. Januar	17.684	15.040	2.644	16.529	14.183	2.346
Laufender Dienstzeitaufwand	354	282	72	337	264	73
Zinsaufwand	849	730	119	859	734	125
Beiträge der Teilnehmer des Plans	103	100	3	7	4	3
Versicherungsmathematische Verluste	744	564	180	620	518	102
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen/-erträge (-)	3	-	3	-8	-18	10
Plankürzungen	3	-	3	-24	-	-24
Planabgeltungen	-40	-	-40	-93	-	-93
Geleistete Pensionszahlungen	-761	-666	-95	-744	-647	-97
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	128	3	125	201	2	199
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	19.067	16.053	3.014	17.684	15.040	2.644
Davon Pensionspläne mit Finanzierung durch Planvermögen	17.741	14.851	2.890	16.404	13.873	2.531
Davon Pensionspläne ohne Finanzierung durch Planvermögen	1.326	1.202	124	1.280	1.167	113
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	11.177	9.542	1.635	10.624	9.197	1.427
Erwartete Erträge aus Planvermögen	653	546	107	609	503	106
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-611	-626	15	226	168	58
Tatsächliche Erträge/Verluste der Planvermögen	42	-80	122	835	671	164
Beiträge des Arbeitgebers	2.041	1.858	183	345	246	99
Beiträge der Teilnehmer des Plans	2	-	2	2	-	2
Planabgeltungen	-40	-	-40	-85	-	-85
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-672	-594	-78	-660	-572	-88
Wechselkursveränderungen und sonstige Veränderungen	47	-	47	116	-	116
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	12.597	10.726	1.871	11.177	9.542	1.635

7.53

Erfahrungsbedingte Anpassungen

	2011	2010	2009	2008	31. Dezember 2007
in Millionen €					
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	140	550	-43	-194	154
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	-611	226	-32	-3.970	-238

Zusammensetzung des Planvermögens. Zum 31. Dezember 2011 waren die Planvermögen in breit gestreuten Portfolios angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Planvermögen und die Erträge aus Planvermögen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen vorgesehen sowie dafür, die Aufwendungen für die Verwaltung der Pensionspläne zu decken. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus Tabelle **7.54** ersichtlich.

Alternative Investments umfassen Private Equity & Debt sowie Investments in Rohstoffe und Hedgefonds.

Bewertungsprämisse. Der Stichtag für die Bewertung der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämisse sowie die Annahmen für die langfristige Verzinsung der Planvermögen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen wurden die in Tabelle **7.55** enthaltenen gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet.

Zur Berechnung der Pensionsaufwendungen wurden die in Tabelle **7.56** enthaltenen gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet.

7.54

Zusammensetzung des Planvermögens

	Inländische Planvermögen 31. Dezember 2011	Ausländische Planvermögen 31. Dezember 2011	Inländische Planvermögen 31. Dezember 2010	Ausländische Planvermögen 31. Dezember 2010
in % der Planvermögen				
Aktien	30	34	31	41
Schuldbörseninstrumente	51	46	53	43
Alternative Investments	9	11	4	4
Immobilien	3	4	3	3
Liquidität und übriges Planvermögen	7	5	9	9

7.55

Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2011	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2011	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2010	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2010
in %				
Abzinsungsfaktoren	4,7	5,0	4,3	4,7
Erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten ¹	–	–	3,6	4,1
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ²	1,7	1,7	–	–

1 Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne sind erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten kein Bestandteil der Leistungsformel.

2 Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne sind erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen kein Bestandteil der Leistungsformel.

7.56

Faktoren zur Berechnung der Pensionsaufwendungen

	Inländische Pensionspläne 2011	Ausländische Pensionspläne 2011	Inländische Pensionspläne 2010	Ausländische Pensionspläne 2010
in %				
Abzinsungsfaktoren	5,0	5,3	4,7	5,1
Erwartete langfristige Renditen auf die Planvermögen	5,4	5,5	6,5	7,0
Erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten ¹	–	–	4,1	3,9
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ²	1,7	1,8	–	–

1 Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne sind erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten kein Bestandteil der Leistungsformel.

2 Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne sind erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen kein Bestandteil der Leistungsformel.

Abzinsungsfaktoren. Die Abzinsungsfaktoren für die inländischen und ausländischen Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen, festverzinslichen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt.

Erwartete Erträge der Planvermögen. Die langfristig erwarteten Renditen der deutschen und der ausländischen Planvermögen werden aus den Asset-Allokationen der Planvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Asset-Klassen abgeleitet. Vorübergehende Schwankungen in den Asset-Allokationen der Planvermögen führen nicht dazu, dass die langfristig erwarteten Renditen der Planvermögen angepasst werden. Zur Bestimmung der langfristig erwarteten Renditen werden von unseren Anlageausschüssen Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarktindizes von Banken und Vermögensverwaltern herangezogen. Der allokationsgewichtete Durchschnitt der Renditeprognosen dient als Ausgangspunkt für die Festlegung der erwarteten Renditen der Vermögenswerte der einzelnen Planvermögen.

Darüber hinaus betrachtet Daimler die langfristigen, tatsächlichen Erträge der Planvermögen sowie historische Gesamtmarktrenditen bei der Ermittlung der erwarteten Verzinsung, um auch den langfristigen Charakter der Planvermögen angemessen zu berücksichtigen. Auf Basis aktualisierter Einschätzungen hat der Konzern die erwartete Verzinsung für das Planvermögen der Daimler AG zum Ende des Jahres 2011 von 5,5% auf 4,4% abgesenkt.

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber. Daimler ist an einigen gemeinschaftlich gegründeten leistungsorientierten Pensionsplänen beteiligt, die von mehr als einem Arbeitgeber unterhalten werden. Da die für eine Bilanzierung als leistungsorientierte Pensionspläne erforderlichen Informationen weder zeitgerecht noch in ausreichender Detaillierung zur Verfügung stehen, werden einige dieser Pläne im Konzernabschluss als beitragsorientierte Pensionspläne dargestellt. Der Konzern hat keine Möglichkeiten einen beherrschenden Einfluss auf diese Pensionspläne auszuüben und die Treuhänder der Pläne haben keine gesetzlichen Informationspflichten gegenüber den beteiligten Arbeitgebern. Höhere Beitragszahlungen des Konzerns an einen dieser Pensionspläne können insbesondere dann notwendig werden, wenn ein negativer Finanzierungsstatus eine bestimmte Grenze überschreitet.

Pensionsaufwendungen. Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen kann Tabelle [7.57](#) entnommen werden.

Tabelle [7.58](#) zeigt, in welchen Posten die Pensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten sind.

Erwartete Zahlungen. Für das Jahr 2012 plant der Konzern, Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen in Höhe von 1,1 Mrd. € vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2012 voraussichtlich 0,1 Mrd. € betragen.

7.57

Zusammensetzung der Pensionsaufwendungen

	2011			2010		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-354	-282	-72	-337	-264	-73
Zinsaufwand	-849	-730	-119	-859	-734	-125
Erwartete Erträge aus Planvermögen	653	546	107	609	503	106
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste	-97	-77	-20	-79	-66	-13
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen/-erträge	-	-	-	17	18	-1
Aufwendungen/Erträge aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-9	-	-9	7	-	7
Pensionsaufwendungen	-656	-543	-113	-642	-543	-99

7.58

Pensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2011		2010
	in Millionen €		
Umsatzkosten	-218		-197
Vertriebskosten		-71	-51
Allgemeine Verwaltungskosten		-33	-32
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten		-41	-33
Zinserträge	653		609
Zinsaufwendungen	-946		-938
	-656		-642

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7.59](#) entnommen werden.

Produktgarantien. Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in bestimmten Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken; die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis 2014 erwartet.

Personal- und Sozialbereich. Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnsbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnsbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die erwartete Fälligkeit der langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich betrifft überwiegend einen Zeitraum von über 5 Jahren.

Übrige. In den Rückstellungen für übrige Risiken werden unter anderem erwartete Belastungen für nachträgliche Minde rungen bereits erzielter Umsatzerlöse, wie zum Beispiel noch zu gewährende Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe ausgewiesen. Darüber hinaus enthalten diese Rückstellungen erwartete Aufwendungen für Haftungs- und Prozessrisiken, Verpflichtungen aus der EU-Altautoverordnung und Umweltschutzrisiken sowie Rückstellungen für sonstige Steuern und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Position zuordnen lassen.

Weitere Informationen zu übrigen Rückstellungen für sonstige Risiken können auch Anmerkung 28 entnommen werden.

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Daimler veräußert in Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und dem Liquiditätsbedarf bestimmte Umfänge von Forderungen sowie zukünftige Ansprüche aus Leasingverhältnissen im Zusammenhang mit vermieteten Gegenständen an Dritte. Zum 31. Dezember 2011 betragen die Verbindlichkeiten aus diesen Transaktionen, bei denen die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllt werden, 3.203 (2010: 1.197) Mio. €. Diese sind in Höhe von 3.188 (2010: 1.114) Mio. € in den Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen und in Höhe von 15 (2010: 83) Mio. € in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten.

Die Verbindlichkeiten aus Finance Lease beruhen überwiegend auf Sachanlagen, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Zum 31. Dezember 2011 betragen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 712 (2010: 780) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten ist in Tabelle [7.61](#) dargestellt.

7.59

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
Stand zum 31. Dezember 2010	5.640	3.117	3.783	12.540
Davon kurzfristig	2.783	1.693	2.516	6.992
Davon langfristig	2.857	1.424	1.267	5.548
Zuführungen	2.243	1.633	2.245	6.121
Inanspruchnahmen	-2.250	-1.518	-1.740	-5.508
Auflösungen	-164	-72	-679	-915
Aufzinsungen und Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	101	81	43	225
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	38	-131	55	-38
Stand zum 31. Dezember 2011	5.608	3.110	3.707	12.425
Davon kurzfristig	2.694	1.679	2.426	6.799
Davon langfristig	2.914	1.431	1.281	5.626

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle **7.62** entnommen werden.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in Anmerkung 30.

7.60

Finanzierungsverbindlichkeiten

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	31. Dezember 2010 Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	5.594	20.725	26.319	10.322	15.801	26.123
Geldmarktpapiere	1.233	–	1.233	91	–	91
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.574	8.601	19.175	6.295	8.033	14.328
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	7.012	4.023	11.035	7.856	3.020	10.876
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1.534	1.654	3.188	595	519	1.114
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	91	373	464	80	419	499
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	663	90	753	582	69	651
	26.701	35.466	62.167	25.821	27.861	53.682

7.61

Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen

	Mindestleasingzahlungen		In den Mindestleasingzahlungen enthaltene Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	
	31. Dezember 2011	2010	31. Dezember 2011	2010	31. Dezember 2011	2010
in Millionen €						
Fälligkeit						
innerhalb eines Jahres	111	105	20	25	91	80
zwischen einem und fünf Jahren	219	233	78	84	141	149
nach mehr als fünf Jahren	382	442	150	172	232	270
	712	780	248	281	464	499

7.62

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	31. Dezember 2010 Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	691	594	1.285	468	390	858
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	613	253	866	662	488	1.150
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	1.046	779	1.825	1.016	659	1.675
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	999	–	999	1.005	–	1.005
Übrige	4.433	285	4.718	5.475	346	5.821
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.478	1.064	7.542	7.496	1.005	8.501
	7.782	1.911	9.693	8.626	1.883	10.509

26. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle [7.63](#) entnommen werden.

27. Konzern-Kapitalflussrechnung

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle [7.64](#) dargestellt.

Der Rückgang der Rückstellungen in 2011 entfiel hauptsächlich auf die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und war durch die hohen Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen bedingt. In 2010 war die Veränderung der Rückstellungen im Wesentlichen durch den Anstieg der Rückstellungen für Personalverpflichtungen beeinflusst.

Tabelle [7.65](#) zeigt im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltene Zahlungsströme.

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassen im Wesentlichen den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthält Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 109 (2010: 75) Mio. €.

7.63

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2011			31. Dezember 2010		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Steuerverbindlichkeiten für Ertragsteuern	118	47	165	169	73	242
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	1.362	9	1.371	1.376	6	1.382
	1.480	56	1.536	1.545	79	1.624

7.64

Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2011	2010
in Millionen €		
Rückstellungen	-1.332	1.215
Finanzinstrumente	294	-60
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	-55	835
	-1.093	1.990

7.65

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2011	2010
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-489	-633
Erhaltene Zinsen	234	202
Erhaltene Dividenden	140	38

28. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Diese umfassen z. B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren und Aktionärsklagen. In einigen dieser Verfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität, falsche Pedalbedienung, Bremsen oder Aufprallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Todesfolge. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Mitte Januar 2011 führte die Europäische Kommission kartellrechtliche Nachprüfungen bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern durch, unter anderem auch bei der Daimler AG. Daimler nimmt den Ausgangsverdacht der Kommission sehr ernst und klärt parallel zu den Ermittlungen der Kommission den zugrunde liegenden Sachverhalt auch intern umfassend auf. Bei Kartellverstößen kann die Europäische Kommission abhängig von der Schwere des Verstoßes erhebliche Bußgelder verhängen. Weitergehende Angaben zu diesem kartellrechtlichen Verfahren und des damit für das Unternehmen verbundenen Risikos, insbesondere der in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen, werden gem. IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen.

Am 1. April 2010 gab Daimler eine Einigung zur Beendigung der bereits mitgeteilten Untersuchungen der US-Börsenaufsicht (US Securities and Exchange Commission, SEC) und des US-Justizministeriums (US Department of Justice, DOJ) wegen möglicher Verletzungen des Bestechungsverbots, der Rechnungslegungs- und Buchführungs- sowie der internen Kontrollvorschriften des US Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) durch Daimler bekannt.

Entsprechend der Einigung mit der SEC hat die SEC eine zivilrechtliche Klage gegen die Daimler AG vor dem US-Bezirksgericht des District of Columbia eingereicht. Ohne die in der Klage erhobenen Vorwürfe anzuerkennen oder zu bestreiten, stimmte die Daimler AG dem Erlass eines abschließenden Urteils zu. Nach dem Urteil des Gerichts (i) führte die Daimler AG einen Gewinn in Höhe von 91,4 Mio. US-\$ ab, (ii) ist es der Daimler AG untersagt, das Bestechungsverbot, die Rechnungslegungs- und Buchführungs- sowie die internen Kontrollvorschriften des FCPA zu verletzen und (iii) wird der frühere US-Bundesrichter Louis J. Freeh zum Post-Settlement Monitor der Daimler AG für die Dauer von drei Jahren bestellt.

Entsprechend der Einigung mit dem DOJ schloss die Daimler AG ein Deferred Prosecution Agreement (Vereinbarung über die Aussetzung des Strafverfahrens gegen Auflagen) mit einer Laufzeit von zwei Jahren ab, aufgrund dessen das DOJ eine Strafanzeige mit den folgenden Punkten bei Gericht eingereicht hat: (i) Verschwörung zur Verletzung der Rechnungslegungs- und Buchführungsvorschriften des FCPA und (ii) Verletzung der Rechnungslegungs- und Buchführungsvorschriften des FCPA. Dabei stimmte die Daimler AG der Zahlung einer maximalen Geldbuße in Höhe von 93,6 Mio. US-\$, der Beauftragung des früheren US-Bundesrichters Louis J. Freeh als Post-Settlement Monitor für die Dauer von drei Jahren sowie der Fortführung der Einrichtung eines Compliance- und Ethik-Programms zu, das darauf ausgerichtet ist, Verletzungen des FCPA und anderer anwendbarer Anti-Korruptionsgesetze zu vermeiden und aufzudecken. Des Weiteren schloss eine chinesische Tochtergesellschaft, die Daimler North East Asia Ltd. (DNEA), ein Deferred Prosecution Agreement mit gleicher Laufzeit mit dem DOJ ab, aufgrund dessen das DOJ eine Strafanzeige mit zwei Punkten bei Gericht eingereicht hat.

Außerdem schlossen sowohl eine russische als auch eine deutsche Tochtergesellschaft, die Mercedes-Benz Russia SAO. (MB Russia) und die Daimler Export and Trade Finance GmbH (ETF), je ein Plea Agreement (Verfahrensabsprache) mit einer Bewährungsfrist von drei Jahren ab, aufgrund dessen sich die jeweilige Gesellschaft der (i) Verschwörung zur Verletzung des Bestechungsverbots des FCPA und (ii) Verletzung des Bestechungsverbots des FCPA für schuldig bekannte. Entsprechend verurteilte das Gericht die MB Russia zur Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 27,36 Mio. US-\$ und die ETF zur Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 29,12 Mio. US-. Beide Beträge wurden von der maximal vereinbarten Geldbuße der Daimler AG in Höhe von 93,6 Mio. US-\$ abgezogen.

Insgesamt zahlte Daimler 185 Mio. US-\$ als Geldbuße und zivilrechtliche Gewinnabschöpfung im Rahmen der Einigung mit der SEC und dem DOJ. Daimler hatte hierfür bereits ausreichend Rückstellungen gebildet. Darüber hinaus hat Daimler personelle und organisatorische Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass ihr Geschäftsverhalten künftig mit dem FCPA und ähnlichen Anti-Korruptionsgesetzen im Einklang steht. Zu diesen Maßnahmen gehören z. B. die Einrichtung einer unternehmensweiten Compliance-Organisation sowie die Bewertung und Anpassung der Richtlinien zur Unternehmensführung und der internen Kontrollverfahren.

Eine Verletzung der Bedingungen der Einigung mit der SEC und dem DOJ einschließlich der Bedingungen der Deferred Prosecution Agreements kann die Wiederaufnahme der Anklagen und andere aufsichtsrechtliche Sanktionen zur Folge haben.

In Hinblick auf diese Sachverhalte, die vom DOJ und der SEC untersucht wurden, hat es auch Kontakte mit deutschen Staatsanwaltschaften gegeben und es wurden Unterlagen übergeben.

Das DOJ und die Daimler AG sprechen derzeit über eine mögliche Verlängerung der Laufzeit des Deferred Prosecution Agreement, um dessen Laufzeit an die Dauer des Mandats des Monitors stärker anzupassen und um der Daimler AG zusätzliche Zeit zu geben, die Nachhaltigkeit der Compliance Systeme zu verbessern.

Am 17. August 2009 hat das Official Committee of Unsecured Creditors von OldCarCo LLC (vormals Chrysler LLC) eine Klage beim United States Konkursgericht des südlichen Distrikts von New York, gegen die Daimler AG, Daimler North America Corporation und andere eingereicht. Dieses Gremium wurde mittlerweile vom Liquidation Trust abgelöst, der weiterhin unbekannte Schadenersatzansprüche auf der Grundlage von Aushöhungs- sowie anderen juristischen Theorien erhebt. Dabei wird behauptet, dass die empfangene Gegenleistung bei bestimmten Transaktionen im Zusammenhang mit dem Investment von Cerberus in Chrysler nicht angemessen war. Daimler hat bislang erfolgreich verschiedene juristische Verteidigungsargumente vorgetragen, so dass das Konkursgericht die Klage am 12. Mai 2011 als unbegründet abgewiesen hat. Auf die Berufung des Liquidation Trust hin wurde diese Entscheidung vom Berufungsgericht des südlichen Distrikts von New York bestätigt. Daimler hält die Ansprüche und Vorwürfe des Liquidation Trust weiterhin für unbegründet und wird sich auch in der nächsten Gerichtsinstanz entschieden dagegen verteidigen.

Die Bundesrepublik Deutschland leitete gegen die Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR ein Schiedsverfahren ein; die Schiedsklage wurde im August 2005 eingereicht. Diese verlangt Schadenersatz, Vertragsstrafen sowie die Übertragung von gewerblichen Schutzrechten auf die Toll Collect GmbH. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche geltend auf

- Ersatz von Mautausfallschäden für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 in Höhe von 3,33 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5% pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 21. November 2010 beziffert auf 1,4 Mrd. €),
- Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 in Höhe von ungefähr 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5% pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 21. November 2010 beziffert auf 282 Mio. €) und
- Refinanzierungskosten in Höhe von 115 Mio. €.

Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstraferelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. Die Klageerwiderung wurde dem Schiedsgericht am 30. Juni 2006 zugestellt. Die Replik der Bundesrepublik Deutschland wurde dem Schiedsgericht am 15. Februar 2007 zugestellt. Die Duplik der Beklagten wurde dem Schiedsgericht am 1. Oktober 2007 übergeben (siehe auch Anmerkung 29). Das Schiedsgericht hielt am 16. und 17. Juni 2008 eine erste mündliche Verhandlung ab. Die Klägerin und die Beklagten haben seither weitere Schriftsätze eingereicht. Eine Anhörung von Zeugen und Sachverständigen fand zwischen dem 6. und 14. Dezember 2010 statt. Es wurden weitere Schriftsätze der Parteien am 15. Juli und am 15. November 2011 ausgetauscht. Daimler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und setzt sich gegen sie weiterhin entschlossen zur Wehr.

Rechtliche Verfahren sind vielen Unsicherheiten unterworfen, und der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, wenn eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Da diese Rückstellungen, die im Konzernabschluss berücksichtigt sind, auf Schätzungen beruhen, ist es durchaus möglich, dass die Beendigung einiger dieser Verfahren uns zu Zahlungen zwingt, die über die zurückgestellten Beträge hinausgehen und deren Umfang oder Bandbreite zum 31. Dezember 2011 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Es ist auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet werden konnten, den Konzern zu Zahlungen zwingt, die am 31. Dezember 2011 weder betragsmäßig noch in Bandbreiten hinreichend genau bestimmbar waren. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis oder den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

29. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Garantien. Tabelle [7.66](#) zeigt die zu den Bilanzstichtagen im Zusammenhang mit der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) berücksichtigten Rückstellungen und Verbindlichkeiten.

Finanzgarantien. Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern als Garantiegeber zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet ist, sofern die Garantenehmer ihre finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllen. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2011 auf 1.367 (2010: 1.140) Mio. €. In diesen Werten sind bestimmte Finanzgarantien enthalten, die der Konzern im Zusammenhang mit den Chrysler-Transaktionen der Jahre 2007 und 2009 zugunsten von Chrysler gewährt hat. Zum einen garantiert Daimler Zahlungen bis insgesamt 200 Mio. US-\$ an die Chrysler-Pensionsfonds. Die Laufzeit dieser Garantie ist auf den Zeitraum bis August 2012 begrenzt. Zum anderen garantiert der Konzern für weitere Verpflichtungen von Chrysler; zum 31. Dezember 2011 beliefen sich diese Garantien auf 0,3 Mrd. €. Als Sicherheit für einen Teil dieser Finanzgarantien hat Chrysler eine Einlage von 0,2 Mrd. € auf einem Treuhandkonto geleistet.

Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern Rückkaufswerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantiert. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben; dieses Recht steht in der Regel im Zusammenhang mit zukünftigen Fahrzeugkäufen oder Dienstleistungen. Restwertgarantien, die im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährt wurden und aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden konnte, sind in diesen Werten nicht berücksichtigt.

Sonstige Garantien. Die sonstigen Garantien beinhalten im Wesentlichen Entschädigungsverpflichtungen hinsichtlich der termin- und qualitätsgerechten Leistungserstellung durch Dritte oder Gewährleistungen aus der Beteiligung an Konsortien. Zum 31. Dezember 2011 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus sonstigen Garantien, für die noch keine Rückstellungen gebildet wurden, 41 (2010: 50) Mio. €.

Im Jahr 2002 haben unsere Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (Cofiroute) einen Konsortialvertrag zum Zweck geschlossen, ein elektronisches System zur Erhebung von Maut auf deutschen Autobahnen für Nutzfahrzeuge mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu entwickeln sowie eine gemeinsame Projektgesellschaft aufzubauen und das Mautsystem auf der Grundlage des mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrags (Betreibervertrag) zu betreiben. Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen Toll Collect), die restlichen 10% der Anteile hält jeweils Cofiroute.

Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems, die bei Toll Collect zu Umsatzeinbußen und Zahlungen von Verspätungsvertragsstrafen führte, wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 mit On-Board Units eingeführt, die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügten (Phase 1). Am 1. Januar 2006 wurde das Mauterhebungssystem mit voller Funktionalität gemäß Betreibervertrag installiert und in Betrieb genommen (Phase 2). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag. Die Toll Collect GmbH erwartet, dass sie die Endgültige Betriebserlaubnis erhalten wird, und betreibt das Mauterhebungssystem in der Zwischenzeit auf Basis der Vorläufigen Betriebserlaubnis.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen können.

Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 150 Mio. € pro Jahr und nach Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 100 Mio. € pro Jahr. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%.

Im Juni 2006 begann die Bundesrepublik Deutschland damit, die monatlichen Vorauszahlungen der Betreibervergütung an die Toll Collect GmbH partiell in Höhe von 8 Mio. € mit Forderungen aus Vertragsstrafen aufzurechnen, die bereits Gegenstand des nachfolgend beschriebenen Schiedsverfahrens sind. Als Folge der Aufrechnung könnte es für die Konsortialmitglieder im weiteren Verlauf erforderlich sein, der Toll Collect GmbH weitere Liquidität zuzuführen.

Der Betreibervertrag sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen die Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und das Konsortium eingeleitet. Nach der im August 2005 erhaltenen Schiedsklage verlangt die Bundesrepublik Deutschland Schadenersatz einschließlich Vertragsstrafen und die Begleichung von Mautausfall, der angeblich durch die Verspätung der Inbetriebnahme des Mautsystems entstanden ist. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen in Anmerkung 28.

7.66

Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen im Zusammenhang mit Garantien

	31. Dezember 2011	2010
in Millionen €		
Finanzgarantien	249	227
Rückkaufverpflichtungen	44	60
Sonstige Garantien	132	106
	425	393

Jedes Konsortialmitglied (einschließlich der Daimler Financial Services AG) hat Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems abgegeben. Darüber hinaus garantiert die Daimler AG Bankkredite zugunsten der Toll Collect GmbH. Diese Garantien, die von bestimmten Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

- *Garantie von Bankkrediten.* Die Daimler AG garantiert gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von 105 Mio. € Bankkredite, die der Toll Collect GmbH gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50%-igen Anteil des Konzerns an der durch die Gesellschafter garantierten Fremdfinanzierung von Toll Collect GmbH.

7.67

Zukünftige Verpflichtungen aus längerfristigen Verträgen (Nominalwerte)

	31. Dezember 2011	2010
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	401	297
zwischen einem und drei Jahren	632	504
zwischen vier und fünf Jahren	490	396
nach mehr als fünf Jahren	957	953
	2.480	2.150

– *Kapitalintakthalteerklärung.* Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch weiteres Eigenkapital bei der Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote in Höhe von mindestens 15% (nach deutschem Handelsrecht) zu gewährleisten (sogenannte Kapitalintakthalteerklärung). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des Betreibervertrages am 31. August 2015 oder früher, falls der Betreibervertrag vorzeitig gekündigt werden sollte. Eine solche Nachschussverpflichtung könnte eintreten, falls die Toll Collect GmbH wegen Minderleistung Vergütungsminderungen hinnehmen muss, falls die Bundesrepublik Deutschland gegen die Toll Collect GmbH erfolgreich entgangene Mauteinnahmen für Zeiträume, in denen das Mautsystem nicht vertragsgemäß funktionierte, durchsetzt oder falls die Toll Collect GmbH Vertragsstrafen, die aus den oben genannten Vereinbarungen hervorgehen, entrichten muss. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von 70 Mio. € beschränkt. Die Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

Während die maximale zukünftige Verpflichtung von Daimler aus der Bankgarantie bestimmt werden kann (2011: 105 Mio. €), kann das maximale Verlustrisiko aus der Kapitalintakthalteerklärung, das wesentlich sein könnte, aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden. Lediglich die Bankgarantie ist in den obigen Ausführungen und Beträgen zu den Finanzgarantien enthalten.

Verpflichtungen aus Produktgarantien und erweiterten Produktgarantien sind in den obigen Ausführungen nicht enthalten. Informationen zu Produktgarantien können der Anmerkung 23 entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Daimler hat im Rahmen seiner Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten abgeschlossen. Darüber hinaus ging der Konzern sonstige finanzielle Verpflichtungen im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen sowie im Zusammenhang mit Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen ein. Zum 31. Dezember 2011 betragen die finanziellen Verpflichtungen hieraus 8,9 (2010: 7,4) Mrd. €.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2011 wurden Mietzahlungen in Höhe von 495 (2010: 491) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus längerfristigen Verträgen (Nominalwerte) sind in Tabelle [7.67](#) dargestellt.

Zudem hat Daimler zum 31. Dezember 2011 unwiderrufliche Kreditzusagen von 2,0 (2010: 1,9) Mrd. € gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden.

30. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle 7.68 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer unabhängigen anderen Partei übernehmen würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämisse wurden dabei zugrunde gelegt:

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2011 bzw. 31. Dezember 2010 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

7.68

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2011 beizulegender Buchwert	31. Dezember 2010 beizulegender Buchwert	31. Dezember 2010 beizulegender Zeitwert
in Millionen €			
Finanzielle Vermögenswerte			
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	45.567	45.786	41.030
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.849	7.849	7.192
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.576	9.576	10.903
Verzinsliche Wertpapiere			
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	2.281	2.281	2.096
Übrige finanzielle Vermögenswerte			
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte ¹	1.940	1.940	2.199
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	350	350	731
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	559	559	816
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.115	2.115	1.695
	70.237	70.456	66.662
			66.739
Finanzielle Verbindlichkeiten			
Finanzierungsverbindlichkeiten	62.167	63.494	53.682
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.515	9.515	7.657
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten			
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	866	866	1.150
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.285	1.285	858
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.542	7.542	8.501
	81.375	82.702	71.848
			73.585

¹ Darin enthalten sind zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile, für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind (2011: 640 Mio. €; 2010: 714 Mio. €).

Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte. Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremd- und Eigenkapitalanteile; diese Finanzinstrumente wurden mit Börsenkursen zum 31. Dezember bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen. Die Eigenkapitalanteile umfassen insbesondere die Beteiligungen an Renault und Nissan.
- zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile; für diese Finanzinstrumente konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht verfügbar waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen keine Indikatoren einer dauerhaften Wertminderung zum Bilanzstichtag vorlagen und für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimbar sind. Für diese Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente, sowie auch die *derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Devisentermingeschäften und von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftiger erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. DevisenoPTIONEN wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.

- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte umfassen des Weiteren die vom Konzern gehaltene Option, die Anteile an der Engine Holding Rolls-Royce andienen zu können (siehe hierzu auch Anmerkung 13). Der beizulegende Zeitwert der Option wurde mittels eines Optionspreismodells ermittelt. Hierfür wurden zukünftige erwartete Cash Flows zugrunde gelegt und, soweit verfügbar, Marktparameter verwendet.

7.69

Bewertungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2011			31. Dezember 2010		
			Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	3.581	2.070	1.511	–	3.581	2.150	1.431	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	350	–	173	177	731	–	731	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	559	–	559	–	816	–	816	–
	4.490	2.070	2.243	177	5.128	2.150	2.978	–
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	866	–	866	–	1.150	–	1.150	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.285	–	1.285	–	858	–	858	–
	2.151	–	2.151	–	2.008	–	2.008	–

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

Die *sonstigen Forderungen und Vermögenswerte* werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten. Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten. Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu *deriativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, vergleiche die Ausführungen unter »Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte«.

Die *sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten* werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Tabelle [7.69](#) zeigt, in welche Bewertungshierarchien (gemäß IFRS 7) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

Die Entwicklung der finanziellen Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Stufe 3 zugeordnet sind, kann der Tabelle [7.70](#) entnommen werden.

Die der Stufe 3 zugeordneten und in Tabelle [7.70](#) dargestellten finanziellen Vermögenswerte betreffen ausschließlich die Option des Konzerns, die gehaltenen Anteile an der Engine Holding Rolls-Royce andienen zu können (vgl. auch Anmerkung 13).

Parameter mit wesentlichem Einfluss auf das Bewertungsresultat sind der mittels eines Discounted-Cash-Flow-Verfahrens bestimmte Wert der Engine Holding sowie die erwartete Volatilität dieses Wertes. Eine Sensitivitätsanalyse zeigt, dass ein um 10% höherer Wert der Engine Holding zu einer Reduzierung des Optionswertes um 35 Mio. € führen würde. Umgekehrt würde ein um 10% geringerer Wert der Engine Holding den Optionswert um 46 Mio. € erhöhen. Eine um 10% höhere erwartete Volatilität des Engine-Holding-Wertes würde zu einer Erhöhung des Optionswertes um 43 Mio. € führen. Dagegen würde eine um 10% geringere erwartete Volatilität des Engine-Holding-Wertes den Optionswert um 38 Mio. € reduzieren.

7.70

Entwicklung der in Stufe 3 zugeordneten erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte

in Millionen €

Stand zum 31. Dezember 2010

Im übrigen Finanzergebnis erfasste Gewinne

-
6

Zugänge durch Erwerb

171

Stand zum 31. Dezember 2011

177

Gewinne der Periode für zum 31. Dezember 2011
gehaltene finanzielle Vermögenswerte

6

7.71

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien von IAS 39

	31. Dezember 2011	2010
in Millionen €		
Aktiva		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	34.234	29.702
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.849	7.192
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.115	1.695
Kredite und Forderungen	44.198	38.589
Verzinsliche Wertpapiere	2.281	2.096
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.940	2.199
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	4.221	4.295
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	350	731
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.515	7.657
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	58.500	51.986
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	7.293	8.274
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	75.308	67.917
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	866	1.150

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der obigen Tabelle nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

- Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen in Höhe von 11.333 (2010: 11.328) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.
- Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 464 (2010: 499) Mio. € sowie Verbindlichkeiten aus der Nicht-Übertragung von Vermögenswerten in Höhe von 3.203 (2010: 1.197) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien in Höhe von 249 (2010: 227) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IAS 39, sind in Tabelle [7.71](#) dargestellt.

Nettогewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettогewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [7.72](#) entnommen werden.

Die Nettогewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten insbesondere die Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettогewinne bzw. -verluste der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten unter anderem Erträge von Eigenkapitalanteilen sowie realisierte Erfolge aus dem Abgang dieser Anteile.

Die Nettогewinne bzw. -verluste aus Krediten und Forderungen beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen und Zuschreibungen, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind.

Die Nettогewinne bzw. -verluste aus zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Gewinne und Verluste infolge der Bewertung von Verbindlichkeiten in fremden Währungen.

7.72

Nettогewinne oder -verluste

	2011	2010
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten¹		
	-140	-613
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-9	353
Kredite und Forderungen	-239	-237
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	29	255

- Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, sind aus Tabelle [7.73](#) ersichtlich.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten. Der Konzern setzt derivative Finanzinstrumente insbesondere zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken ein, die aus dem operativen Geschäft und aus Finanztransaktionen resultieren. Vermehrt nutzt der Konzern auch Derivate um sich gegen Änderungen von Rohstoffpreisen abzusichern. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zinswährungsswaps, Zinsswaps, Optionen und Warentermingeschäfte eingesetzt.

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten.

Tabelle [7.74](#) zeigt die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente am Bilanzstichtag.

Fair Value Hedges. Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Nettogewinne und -verluste aus diesen Sicherungsinstrumenten und die Nettogewinne und -verluste der dazugehörigen Grundgeschäfte sind in Tabelle [7.75](#) dargestellt.

Cash Flow Hedges. Der Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Die unrealisierten Ergebnisse (vor Steuern) aus der Bewertung von Derivaten, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, ergeben sich aus Tabelle [7.76](#).

Die in der Periode aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchten Gewinne/Verluste vor Steuern sind in Tabelle [7.77](#) dargestellt.

Die unrealisierten Gewinne und Verluste (vor Steuern) aus der Bewertung der Derivate sowie die erfolgswirksamen Umbuchungen von Gewinnen oder Verlusten (vor Steuern) in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhalten nicht die Gewinne und Verluste aus Derivaten, die von den at-equity bewerteten Beteiligungen des Konzerns abgeschlossen wurden (für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 20).

7.73

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

	2011	2010
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	2.969	2.881
Gesamtzinsaufwendungen	-2.150	-2.322

7.74

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten

	31. Dezember	
	2011	2010
in Millionen €		
Fair Value Hedges	321	240
Cash Flow Hedges	-1.047	-282

7.75

Nettogewinne und -verluste aus Fair Value Hedges

	2011	2010
in Millionen €		
Nettогewinne/-verluste aus Sicherungsinstrumenten	317	-66
Nettогewinne/-verluste aus Grundgeschäften	-398	67

7.76

Unrealisierte Verluste aus Cash Flow Hedges

	2011	2010
in Millionen €		
Unrealisierte Verluste	547	987

7.77

Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste

	2011	2010
in Millionen €		
Umsatzerlöse	6	-265
Umsatzkosten	69	11
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	-14	-37
	61	-291

Im Konzernergebnis des Jahres 2011 sind netto Aufwendungen (vor Steuern) in Höhe von 42 (2010: Erträge von 2) Mio. € enthalten, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil).

Die vorzeitige Beendigung von Cash Flow Hedges, weil zugeordnete Grundgeschäfte nicht realisierbar waren, führte im Jahr 2011 zu Erträgen von 3 (2010: Erträge von 3) Mio. €.

Die Laufzeiten der Zinssicherungen bzw. Zinswährungssicherungen entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Zum 31. Dezember 2011 hatte Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 39 (2010: 44) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente. Tabelle **7.78** zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern eingesetzt hat um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden großteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in Anmerkung 31 enthalten.

31. Risikomanagement

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist Daimler insbesondere Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Commodity-Preis-Risiken. Aus den börsennotierten Beteiligungen (unter anderem EADS, Kamaz, Renault und Nissan) resultiert ein Aktienkursrisiko. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Die Kreditrisiken aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft betreffen mögliche Zahlungsausfälle im Rahmen der Operating-Lease-, Finance-Lease- und Finanzierungsverträge. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Daimler hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risiko-controllings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

7.78

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente

	31. Dezember 2011			31. Dezember 2010	
	Nominalwerte	davon Fair Value bzw. Cash Flow Hedges		Nominalwerte	davon Fair Value bzw. Cash Flow Hedges
in Millionen €					
Währungssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten					
Devisentermingeschäfte	5.033	–		7.192	–
Zinswährungsswaps	6.929	1.825		9.475	1.950
Währungssicherung zukünftiger Transaktionen					
Devisentermin- und -optionsgeschäfte	28.394	27.372		24.032	23.199
Zinssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten					
Zinsswaps	20.313	18.837		21.312	17.430
Rohstoffpreissicherung zukünftiger Transaktionen					
Waretermingeschäfte	2.014	1.484		831	736
	62.683	49.518		62.842	43.315

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Daimler verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich für Zwecke des Risikomanagements. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in Anmerkung 30 enthalten. Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeplänen des Konzerns enthält Anmerkung 22.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Aus der Tabelle **7.79** sind die maximalen Risikopositionen ersichtlich.

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie als zur Veräußerung verfügbar ausgewiesene verzinsliche Wertpapiere. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Bereits im Zusammenhang mit der Finanzmarktkrise 2008/2009 wurde das Limitsystem überarbeitet. Mit Beginn der europäischen Staatsschuldenkrise wurden die Kontrahentenlimits dahingehend angepasst, dass die Linien überwiegend reduziert wurden. Gleichzeitig hat der Konzern die Zahl der Finanzinstitutionen, bei denen die Anlagen erfolgen, erhöht. Bei den Anlageentscheidungen wird höchste Priorität auf die Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft; diese Überprüfung erfolgt auch unter Berücksichtigung der Einschätzung der Kreditrisiken unserer Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. Es entspricht der Risikopolitik des Konzerns, dass der Großteil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten wird.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten von Daimler sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht und gesteuert werden. Das Kreditrisiko wird sowohl für Finanzierungs- als auch für Operating-Lease- und Finance-Lease-Verträge betrachtet. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Daimler Financial Services auf das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist.

Das Kreditrisiko aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio ist eine interne Steuerungsgröße, die sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen, dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios und den Umfängen aus der Händlerbestandsfinanzierung zusammensetzt. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird unter der Position Vermietete Gegenstände in der Konzernbilanz berichtet.

7.79

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten

Siehe auch Anmerkung	Maximale Risikoposition 2011	Maximale Risikoposition 2010
in Millionen €		
Liquide Mittel	11.857	12.999
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	45.567
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	7.849
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	559
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	350
Kreditzusagen	29	1.960
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	16	2.115
		1.695

Des Weiteren ist das Segment Daimler Financial Services Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2011 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen von Daimler Financial Services auf 1.921 (2010: 1.722) Mio. €; hiervon haben 1.603 (2010: 1.436) Mio. € eine Laufzeit von unter einem Jahr; 135 (2010: 262) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen einem und drei Jahren auf; 27 (2010: 24) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen drei und vier Jahren auf und 156 (2010: -) Mio. € haben eine Laufzeit zwischen vier und fünf Jahren.

Das Segment Daimler Financial Services verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Einzelkundenengagements beziehen.

Zum 31. Dezember 2011 betragen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 4,0% des Portfolios (2010: 4,2%).

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswertes ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Daimler Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, zum Beispiel durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringsysteme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie zum Beispiel Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditsentscheidung.

Wesentliche Finanzierungsdarlehen und Leasingverträge gegenüber Großkunden werden individuell auf Wertminderungsbedarf untersucht. Ein Darlehen oder ein Leasingvertrag wird wertberichtig, wenn objektive Hinweise vorliegen, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, alle fälligen Beträge entsprechend den vertraglichen Bedingungen zu vereinnahmen. Objektive Hinweise auf eine mögliche Uneinbringlichkeit sind zum Beispiel finanzielle Schwierigkeiten und drohende Zahlungsunfähigkeit des Schuldners, Überfälligkeit der Forderungen und nachträgliche Veränderung der Vertragskonditionen zur Vermeidung des sofortigen Forderungsausfalls.

Die überwiegende Mehrheit der Kredite und Leasingforderungen gegenüber Privatkunden und Kleinunternehmen wird zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und als Gruppe auf Wertminderungsbedarf beurteilt. Hinweise für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf sind zum Beispiel Verschlechterungen im Zahlungsverhalten innerhalb der Gruppe sowie nachteilige Veränderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Im Rahmen der Ermittlung des Wertberichtigungsbedarfes werden grundsätzlich vorhandene Kreditsicherheiten entsprechend berücksichtigt. Dabei werden eventuell vorhandene Übersicherungen einzelner Kunden nicht mit Untersicherungen anderer Kunden saldiert. Das maximale Kreditrisiko wird durch den Marktwert der Kreditsicherheit (z. B. finanzierte Fahrzeuge) begrenzt.

Sofern bei Einzelverträgen ein Wertminderungsbedarf erkannt wird, werden entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, den finanzierten oder verleasten Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen.

In den von den Entwicklungen im Euro-Raum besonders betroffenen südeuropäischen Ländern wurde ein besonderer Schwerpunkt auf die ständige Überprüfung der Risikosituation und Anpassung der Risikomanagementsysteme an die aktuelle Entwicklung gelegt.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können ebenfalls der Anmerkung 14 entnommen werden.

Aufgrund der positiven Entwicklung bei den rückständigen Forderungen ergab sich für Daimler Financial Services im Jahr 2011 ein geringerer Wertberichtigungsbedarf als im Vorjahr, das noch von den Auswirkungen der weltweiten Finanzkrise betroffen war.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Personenkleinfahrzeugen und Nutzfahrzeugen sowie von Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Daimler steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis von weltweit gültigen internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen zum Beispiel den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundeneinlagen. Um dem Kreditrisiko vorzubeugen, prüft Daimler die Bonität von Kontrahenten.

Im jeweiligen Exportgeschäft beurteilt Daimler ebenfalls die Bonität der Generalvertretungen über einen internen Ratingprozess sowie unter Einbeziehung des spezifischen Länderrisikos. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Generalvertretungen etabliert Daimler Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Für das den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen inhärente Risiko wird eine angemessene Risikovorsorge gebildet. Hierzu werden regelmäßig sämtliche Forderungen überprüft und bei objektiven Hinweisen auf Ausfälle oder sonstige Vertragsstörungen Wertberichtigungen gebildet. Grundsätzlich werden hierbei wesentliche Einzelforderungen sowie Forderungen, deren Einbringlichkeit gefährdet ist, individuell bewertet. Zusätzlich werden unter Berücksichtigung länderspezifischer Risiken und gegebenenfalls vorhandener Sicherheiten die übrigen Forderungen zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und auf Wertberichtigungsbedarf untersucht. Das den Forderungen zugrundeliegende Länderrisiko stellt bei der Festlegung der vorzunehmenden Wertberichtigungen einen wesentlichen Faktor dar.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können der Anmerkung 19 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich für Zwecke des Risikomanagements. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist Daimler aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wurde der Großteil der Derivate mit Kontrahenten abgeschlossen, die ein externes Rating von A oder besser aufweisen.

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte. Bezogen auf die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2011 und 2010 ist Daimler in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Daimler steuert seine Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns. Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um zur Veräußerung verfügbare Fremdkapitalinstrumente, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktbedingungen emittiert Daimler Geldmarktpapiere, Anleihen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Der Konzern hatte im Jahr 2011 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten. Zusätzlich werden Kreditlinien zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt.

Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Die liquiden Mittel dienen vorrangig dazu, den Finanzbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts abzudecken sowie das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum Jahresende 2011 betrug die Liquidität 11,9 (2010: 13,0) Mrd. €. Im Jahr 2011 ergaben sich größere Mittelabflüsse durch Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen (siehe auch Anmerkung 22) und aus dem indirekten Erwerb von Anteilen an der Tognum AG (siehe Anmerkung 13).

Zum Jahresende 2011 bestanden für den Konzern kurz- und langfristige Kreditlinien über insgesamt 29,0 Mrd. €, von denen 9,3 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese beinhalten eine im Jahr 2010 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 7 Mrd. € mit einer Laufzeit von fünf Jahren. Die syndizierte Kreditfazilität dient als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen und kann für die Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke verwendet werden; sie war zum Jahresende 2011 nicht in Anspruch genommen.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

Die in Tabelle **7.80** dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten und Finanzgarantien per 31. Dezember 2011 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Finanzmarktrisiken

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit entstehen darüber hinaus Rohstoffpreisrisiken, die der Konzern durch derivative Finanzinstrumente teilweise absichert. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen (unter anderem EADS, Kamaz, Renault und Nissan). Sofern Marktpreisrisiken eintreten, wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen).

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler entsprechend den Empfehlungen der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig die Risikoposition gegenüber Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen und Zinssätzen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein maximaler Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- Potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99% bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch die Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1% der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

7.80

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2012	2013	2014	2015	2016	≥ 2017
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	68.621	28.968	16.552	11.513	2.571	3.873	5.144
Derivative Finanzinstrumente ³	2.929	1.819	825	224	30	9	22
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	9.515	9.437	71	7	-	-	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Derivate	7.542	6.478	380	310	141	80	153
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG ⁵	1.960	1.642	-	135	27	156	-
Finanzgarantien ⁶	1.367	1.367	-	-	-	-	-
	91.934	49.711	17.828	12.189	2.769	4.118	5.319

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinsauszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinsauszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Netto-Auszahlungen der derivativen Finanzinstrumente dargestellt. Dies beinhaltet für einzelne Zeitbänder gegebenenfalls auch negative Cash Flows aus Derivaten mit einem insgesamt positiven beizulegenden Zeitwert.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren über die Halteperiode hinweg generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren zielen auf eine mögliche Wertänderung des Portfolios. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1% der Fälle erreicht oder überschritten wird.

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

Wechselkursrisiko. *Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken.* Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows und die Ergebnisse Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar und dem Euro, wovon auch die Fahrzeug- und Teilelieferungen nach China betroffen sind.

Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Dieses Risiko betrifft vor allem das Segment Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Segment Daimler Trucks ist ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Auch die Segmente Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses sind einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das jedoch verglichen mit Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks von geringem Ausmaß ist. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Sofern Zahlungseingänge und Zahlungsausgänge innerhalb eines Segments in derselben Währung erfolgen, gleichen sich diese aus; dadurch kann das Wechselkursrisiko infolge von Umsatzerlösen in einer bestimmten Währung durch Kosten in derselben Währung kompensiert werden, auch wenn die zugrunde liegenden Transaktionen unabhängig voneinander abgeschlossen wurden. Somit unterliegt lediglich das Nettoexposure einem Transaktionsrisiko. Das gesamte Währungs-exposure des Konzerns wird zusätzlich durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft einzelner Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist Daimler grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Netto-Einzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet Daimler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Bei diesen Sicherungen handelt es sich überwiegend um Makro-Hedges. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch das Foreign Exchange Committee (FXCo) gesteuert. Dem FXCo gehören Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen an. Die Treasury erfasst Wechselkurspositionen und setzt die im FXCo getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des FXCo eingeleiteten Maßnahmen.

Daimler verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll den Konzern vor ungünstigen Wechselkursänderungen schützen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt das FXCo den Absicherungszeitraum – in der Regel zwischen einem und drei Jahren – sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. So wies das zentrale Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2011 für das Kalenderjahr 2012 eine offene Position in Höhe von 25% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar aus. Am Jahresende 2010 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2011 bei 28%. Die im Vergleich zum Vorjahr geringere offene Position trägt zu einer niedrigeren Risikoposition bezüglich der US-Dollar-Cash-Flows bei.

Die abgesicherte Währungsposition im operativen Fahrzeuggeschäft wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte mit beeinflusst; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungsstermingeschäften und Fremdwährungsoptionen zusammen. Die Leitlinien von Daimler sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Tabelle [A7.81](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2011 und 2010 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [A7.78](#) für die Nominalvolumina der derivativen Währungssicherungsinstrumente am Bilanzstichtag zur Absicherung zukünftiger Transaktionen.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen war im Jahr 2011 im Wesentlichen durch die Veränderungen der Wechselkursvolatilitäten bestimmt.

Aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns entstehen aufgrund interner Vorgaben grundsätzlich keine Währungsrisiken. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch, dass sich Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente grundsätzlich vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die oben dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochtergesellschaften, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, zum Beispiel in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Daimler sichert sich gegen das Translationsrisiko grundsätzlich nicht ab.

Zinsänderungsrisiko. Daimler nutzt ein breites Spektrum von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Financial Services betrieben werden. Die von den Daimler Financial Services Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Daimler im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um sich Marktchancen zu erhalten. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko; Liquiditätsrisiken werden dabei nicht eingegangen.

Im Hinblick auf die Leasing- und Finanzierungsaktivitäten wird das Zinsänderungsrisiko durch ein Asset/Liability Committee aus Vertretern des Daimler Financial Services Segments, der Treasury und des Corporate Controlling über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Financial Services Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Risiko Management von Daimler Financial Services monatlich, ob die Zielvorgaben eingehalten werden. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate. Bei den Sicherungen im Zinsbereich handelt es sich überwiegend um Micro-Hedges.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung des Industriegeschäfts eingesetzt. Daimler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle [A7.82](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2011 und 2010 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Insofern zeigt die nachfolgend dargestellte Tabelle das Zinsänderungsrisiko bezogen auf die insgesamt offenen Positionen der zinssensitiven Finanzinstrumente. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Während sich der durchschnittliche Value-at-Risk der zinssensitiven Finanzinstrumente im Jahr 2011 gegenüber 2010 kaum verändert hat, kam es im Verlauf des Jahres 2011 zu einer größeren Streuung der Value-at-Risk-Werte durch starke Schwankungen der Zins-Volatilitäten.

Commodity-Preis-Risiko. Daimler ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert. Bei diesen Sicherungen handelt es sich um Makro-Hedges.

Für Edelmetalle wies das zentrale Commoditymanagement am Jahresende 2011 für das Kalenderjahr 2012 eine offene Position von 24% der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2010 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2011 bei 26%.

Tabelle **7.83** zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2011 und 2010 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle **7.78** für die Nominalvolumina von derivativen Rohstoffpreissicherungen am Bilanzstichtag.

Da sich der ausgewiesene Value-at-Risk für das Rohstoffpreisrisiko auf das Portfolio der Rohstoffpreissicherungskontrakte bezieht, lässt sich der Anstieg des Value-at-Risk für Rohstoffpreisrisiken im Jahr 2011 auf die Erhöhung des Sicherungsvolumens zurückführen. Zusätzlich haben die teilweise erheblichen Schwankungen der Rohstoffpreis-Volatilitäten zur Entwicklung des Value-at-Risk im Jahr 2011 beigetragen.

Aktienkursrisiko. Daimler besitzt fast ausschließlich Anlagen in börsennotierten Eigenkapitalanteilen (unter anderem EADS, Kamaz, Renault und Nissan), die als langfristige Investitionen klassifiziert werden. Dementsprechend bezieht der Konzern diese Anlagen nicht in eine Marktrisikoanalyse ein.

Im Zusammenhang mit der Übernahme der Tognum AG durch die Engine Holding GmbH (Engine Holding) gewährte Rolls-Royce der Daimler AG das Recht, die von ihr gehaltenen Anteile an der Engine Holding anzudienen (vgl. hierzu auch Anmerkung 13). Da diese Option das Investment des Konzerns in die Engine Holding absichert, wird dieses Derivat ebenfalls nicht in eine Marktrisikoanalyse einbezogen.

7.81

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko

	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	651	651	385	563	558	590	346	507

7.82

Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko

	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Zinsänderungsrisiko	60	78	29	50	49	52	33	45

7.83

Value-at-Risk für das Rohstoffpreisrisiko

	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	94	115	45	79	52	52	27	38

32. Segmentberichterstattung

Berichtspflichtige Segmente. Die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns umfassen Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services. Die Segmente werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile weitgehend eigenständig organisiert und geführt.

Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren Personenkraftwagen, Geländewagen, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Mercedes-Benz Cars vertreibt Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz, smart und Maybach.

Die Lastkraftwagen des Segments Daimler Trucks werden unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star und Fuso vertrieben. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter überwiegend unter der Marke Mercedes-Benz. Daimler Buses vertreibt Komplettbusse der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion. Zudem fertigt und vertreibt Daimler Buses Fahrgestelle. Die Fahrzeugsegmente bieten darüber hinaus entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Daimler Financial Services unterstützt weltweit den Absatz der Fahrzeugsegmente. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler; zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement sowie Anlageprodukte und Kreditkarten.

Interne Steuerung und Berichterstattung. Die interne Steuerung und Berichterstattung im Daimler-Konzern basiert grundsätzlich auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand einer Segmentergebnisgröße, die in der internen Steuerung und Berichterstattung als »EBIT« bezeichnet wird.

Die Segmentergebnisgröße EBIT setzt sich zusammen aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis.

Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu marktgerechten Preisen berechnet.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente des Industriegeschäfts schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus.

Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Segmente des Industriegeschäfts beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operate-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden überwiegend von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen den Fahrzeugsegmenten und Daimler Financial Services; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachinvestitionen stellen die zahlungswirksamen Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen dar, soweit sie nicht aktivierte Fremdkapitalkosten oder Geschäftswerte und Finance Leases betreffen.

Die Auswirkungen bestimmter Rechts- und Compliance-Themen sind nicht Bestandteil der operativen Ergebnisse und Schulden der Segmente, wenn diese aufgrund ihres Betrags und ihrer Unregelmäßigkeit zu einer Verzerrung des Geschäftsergebnisses führen würden und dieses damit nicht mehr aussagekräftig wäre für die Entwicklung der Segmente. Dies gilt ebenso für Themen, die mehr als einem berichtspflichtigen Segment zuzuordnen sind.

Sofern der Konzern aus strategischen Gründen Investitionen in Beteiligungen absichert, werden die damit im Zusammenhang stehenden finanziellen Vermögenswerte und Ergebniseffekte grundsätzlich nicht den Segmenten zugeordnet. Als zentraler Sachverhalt werden diese in der Überleitung zu den Konzernwerten berücksichtigt.

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Tabelle [7.84](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2011 und 2010.

7.84

Segmentinformationen

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2011								
Außenumsatzerlöse	55.565	26.405	8.835	4.347	11.388	106.540	-	106.540
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.845	2.346	344	71	692	5.298	-5.298	-
Umsatzerlöse gesamt	57.410	28.751	9.179	4.418	12.080	111.838	-5.298	106.540
Segmentergebnis (EBIT)	5.192	1.876	835	162	1.312	9.377	-622	8.755
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	87	32	-8	1	-13	99	174	273
Segmentvermögenswerte	39.888	20.977	4.918	3.271	75.624	144.678	3.454	148.132
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	482	1.603	66	4	30	2.185	2.476	4.661
Segmentschulden	28.113	10.978	3.890	2.111	70.251	115.343	-8.548	106.795
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	8.850	2.358	864	367	6.252	18.691	-47	18.644
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.174	344	148	37	16	1.719	-1	1.718
davon Sachinvestitionen	2.724	1.201	109	103	21	4.158	-	4.158
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	3.142	1.097	391	155	2.095	6.880	65	6.945
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	737	171	74	10	10	1.002	1	1.003
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	1.685	657	151	67	12	2.572	-	2.572
in Millionen €								
2010								
Außenumsatzerlöse	51.721	21.961	7.517	4.487	12.075	97.761	-	97.761
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.705	2.063	295	71	713	4.847	-4.847	-
Umsatzerlöse gesamt	53.426	24.024	7.812	4.558	12.788	102.608	-4.847	97.761
Segmentergebnis (EBIT)	4.656	1.332	451	215	831	7.485	-211	7.274
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	80	41	-5	-	-7	109	-257	-148
Segmentvermögenswerte	36.206	18.014	4.555	3.118	67.871	129.764	6.066	135.830
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	311	1.046	63	7	43	1.470	2.490	3.960
Segmentschulden	25.833	9.799	3.432	2.055	63.006	104.125	-6.248	97.877
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	8.246	2.294	685	351	5.618	17.194	-190	17.004
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.021	445	54	36	7	1.563	-8	1.555
davon Sachinvestitionen	2.457	1.003	91	95	12	3.658	-5	3.653
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	3.014	1.018	449	145	2.039	6.665	103	6.768
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	658	129	74	10	16	887	-	887
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	1.586	602	207	68	13	2.476	1	2.477

7.85

Überleitung auf die Konzernwerte

	2011	2010
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	9.377	7.485
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	174	-257
Sonstige zentrale Posten	-619	17
Eliminierungen	-177	29
Konzern-EBIT	8.755	7.274
Zinserträge	955	825
Zinsaufwendungen	-1.261	-1.471
Ergebnis vor Ertragsteuern	8.449	6.628
Summe Segmentvermögenswerte	144.678	129.764
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	2.476	2.490
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ²	2.575	2.605
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	10.459	11.777
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-12.056	-10.806
Konzern-Vermögenswerte	148.132	135.830
Summe Segmentschulden	115.343	104.125
Schulden aus Ertragsteuern ²	2.551	1.887
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	1.672	3.488
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-12.771	-11.623
Konzern-Schulden	106.795	97.877

1 Beinhaltet im Wesentlichen das anteilige Ergebnis und den Beteiligungsbuchwert von EADS. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 13.

2 Industriegeschäft

Daimler Trucks. Im Jahr 2011 erfasste der Konzern eine Wertminderung von 32 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an Kamaz; der Aufwand ist dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

Die Optimierungsprogramme bei den Tochtergesellschaften Daimler Trucks North America (DTNA) und Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, die in den Jahren 2008 bzw. 2009 beschlossen wurden, sind weitgehend umgesetzt und haben den Konzernabschluss im Jahr 2011 nicht wesentlich beeinflusst (siehe auch Anmerkung 5).

Im Jahr 2010 führte die Anpassung von Gesundheitsfürsorge- und Pensionsleistungen bei DTNA zu nicht zahlungswirksamen Erträgen vor Steuern von 160 Mio. €.

Daimler Financial Services. Im Jahr 2010 hat der Vorstand beschlossen, die Geschäftsaktivitäten von Daimler Financial Services und der Mercedes-Benz Bank in Deutschland bis zum Jahresende 2012 neu auszurichten. In diesem Zusammenhang entstanden im Jahr 2011 noch laufende Aufwendungen; im Vorjahr resultierten hieraus Aufwendungen vor Steuern von 82 Mio. €, von denen 76 Mio. € nicht zahlungswirksam waren (siehe auch Anmerkung 5).

Überleitungen. Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich aus Tabelle [7.85](#).

In der »Überleitung« werden zentral verantwortete Sachverhalte der Konzernzentrale ausgewiesen. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

Die Überleitung auf das Konzern-EBIT enthält in der Zeile »Sonstige zentrale Posten« im Jahr 2011 insbesondere die Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an Renault (110 Mio. €) und Aufwendungen, die im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren stehen. Darüber hinaus sind im Jahr 2011 Aufwendungen für weitere zentral verantwortete Sachverhalte angefallen, unter anderem für IT-Projekte und Compliance-Aktivitäten. Im Jahr 2010 ist in diesem Posten ein Ertrag vor Steuern von 218 Mio. € berücksichtigt, der sich infolge einer positiven Entscheidung eines Rechtsverfahrens gegen die Daimler AG ergab. Ferner führte der Verkauf der Beteiligung an Tata Motors zu einem Ertrag vor Steuern von 265 Mio. €. Aufgrund der sehr guten Ergebnisentwicklung des Jahres 2010 sowie im Hinblick auf das 125-jährige Jubiläum der Erfindung des Automobils im Jahr 2011 hat sich der Vorstand im Dezember 2010 verpflichtet, den im Konzern beschäftigten Mitarbeitern einen einmaligen Sonderbonus in einem Volumen von rund 125 Mio. € auszuzahlen und das Stiftungskapital der Daimler und Benz Stiftung von 37 auf 125 Mio. € zu erhöhen. Diese Aufwendungen sowie weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind ebenfalls in diesem Posten enthalten.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen. Die Außenumsätze nach Regionen sind in Tabelle [7.86](#) dargestellt.

Die regionale Aufteilung der langfristigen Vermögenswerte ist aus Tabelle [7.87](#) ersichtlich.

33. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die »Net Assets« und der »Value Added« dar. Die Ermittlung der Konzern-Net-Assets erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die industriellen Segmente sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Daimler Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet.

Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und sind in Tabelle **7.88** dargestellt.

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den Value Added ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8% nach Steuern.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Steigerung des Value Added unter anderem durch die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung der Net Assets, unter anderem des Working capital gewährleistet. Darüber hinaus wird die Kapitalstruktur, und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Beispiele hierfür sind unter anderem ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den operativen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

7.86

Umsatzerlöse nach Regionen

	2011	2010
in Millionen €		
Westeuropa	39.387	38.478
davon Deutschland	19.753	19.281
USA	22.222	20.216
Sonstige amerikanische Länder	10.232	9.112
Asien	22.643	19.659
davon China	11.093	9.094
Sonstige Länder	12.056	10.296
	106.540	97.761

7.87

Langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	2011	2010
in Millionen €		
Deutschland	27.272	24.985
USA	12.168	10.154
Übrige Länder	10.810	9.883
	50.250	45.022

7.88

Durchschnittliche Net Assets

	2011	2010
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	11.814	10.146
Daimler Trucks	9.000	7.533
Mercedes-Benz Vans	1.212	1.228
Daimler Buses	1.161	1.200
Daimler Financial Services ¹	5.147	5.156
Net Assets der Segmente	28.334	25.263
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	2.643	2.449
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	-385	1.278
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ³	834	348
Net Assets Daimler-Konzern	31.426	29.338

1 Eigenkapital

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet

3 Industriegeschäft

7.89

Ergebnis je Aktie

	2011	2010
in Millionen €		
Ergebnisan teil der Aktionäre der Daimler AG – unverwässert	5.667	4.498
Verwässerungseffekte im Konzernergebnis	–	–
Ergebnisan teil der Aktionäre der Daimler AG – verwässert	5.667	4.498
in Millionen Aktien		
Gewogener Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert	1.066,0	1.050,8
Verwässerungseffekt durch Stock Options	1,1	0,7
Gewogener Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien – verwässert	1.067,1	1.051,5

34. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisannteils der Aktionäre der Daimler AG wie in Tabelle [7.89](#) dargestellt.

Für die Jahre 2011 bzw. 2010 wurden Stock Options, die zum Bezug von 1,4 Mio. bzw. 9,3 Mio. Daimler-Aktien berechnigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan gewährt wurden, nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (vervässert) einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der Daimler-Aktie in diesen Perioden lagen.

35. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in der Tabelle [7.90](#) dargestellt.

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Engine Holding GmbH (Engine Holding) bzw. die Tognum AG (Tognum), die zwischenzeitlich eine Beteiligung der Engine Holding ist. Tognum bezieht Motoren, Teile und Dienstleistungen vom Konzern. Die Daimler AG und die Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) haben am 6. April 2011 über die Engine Holding, einem nahestehenden Unternehmen, ein freiwilliges Übernahmeangebot für Tognum veröffentlicht. Nach vollständiger Erteilung aller relevanten regulatorischen Freigaben wurde das Übernahmeangebot im September 2011 vollzogen. In diesem Zusammenhang hat der Konzern sich verpflichtet, der Engine Holding weitere Barmittel bis zu einer Höhe von maximal 0,2 Mrd. € zur Verfügung zu stellen, um die Einbringung des Kolbenmotorenengeschäfts unter der Marke Bergen durch Rolls-Royce in die Engine Holding zu unterstützen. Im Januar 2012 wurde diese Kapitaleinlage geleistet. Für weitere Informationen zum Übernahmeangebot bzw. zu weiteren Transaktionen mit der Engine Holding siehe Anmerkung 13.

7.90

Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	31. Dezember 2011	31. Dezember 2010
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	789	797	197	163	239	218	46	55
Gemeinschaftsunternehmen	2.825	2.251	418	342	526	457	24	154

Im Juni 2011 hat Daimler den Verkauf der Anteile an der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG (DADC) für 110 Mio. € in bar an die EADS abgeschlossen. DADC ist eine Beteiligungs-gesellschaft, die insbesondere die Anteile an der Dornier GmbH hält. Aus diesem Verkauf resultierte im Jahr 2011 ein Ertrag von 29 Mio. €, der in Tabelle **17.90** enthalten ist.

Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen betreffen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). BBAC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China. Um die enormen Wachstumschancen des chinesischen Marktes nutzen zu können, wird Daimler noch intensiver mit dem Partner Beijing Automotive Industry Corporation zusammenarbeiten und plant rund 2 Mrd. € in das Gemeinschaftsunternehmen BBAC zu investieren.

Weitere wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen entfallen auf Gemeinschaftsunternehmen in Österreich und Taiwan; diese Unternehmen vertreiben Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns. Zudem bestehen seit Mitte des Jahres 2010 größere Geschäftsbeziehungen mit dem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Daimler Automotive Co., Ltd. (FJDA). FJDA produziert und vertreibt Vans der Marke Mercedes-Benz in China.

Die zusammen mit Kamaz OAO, einem weiteren assoziierten Unternehmen des Konzerns, gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok OOO und Fuso Kamaz Trucks Rus Ltd. haben im Jahr 2010 ihre Geschäftstätigkeit größtenteils aufgenommen. Diese Gemeinschaftsunternehmen produzieren und vertreiben in Russland Lkw der Marken Mercedes-Benz und Fuso. Zudem werden Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra in Russland vertrieben. Daimler hat Ende des Jahres 2010 gemeinsam mit Kamaz eine Absichtserklärung bezüglich einer Zusammenarbeit bei der Fertigung von Achsen in einem Gemeinschaftsunternehmen in Russland unterzeichnet.

Im Dezember 2011 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. von Daimler und dem chinesischen Lkw-Hersteller Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gegründet. Geschäftsgegenstand des Unternehmens ist die Produktion von Lkw der Marke Auman, welche teileweise mit Motoren der Marke Mercedes-Benz ausgestattet werden. Daimler wird in das Gemeinschaftsunternehmen im Laufe des Jahres 2012 Kapital von umgerechnet 0,3 Mrd. € einbringen.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle **17.90** nicht enthalten sind (105 Mio. € zum 31. Dezember 2011 und zum 31. Dezember 2010).

Organmitglieder. Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats können zugleich Kunden der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften sein und Produkte und Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Gesellschaften des Daimler-Konzerns unterhalten von Zeit zu Zeit im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Beziehungen mit Gesellschaften der Lagardère-Gruppe. Darunter fallen der Erwerb von Gütern und Dienstleistungen (hauptsächlich Werbung) durch Gesellschaften des Daimler-Konzerns sowie der Verkauf oder die Vermietung von Fahrzeugen oder die Bereitstellung von Finanzdienstleistungen durch Daimler an Gesellschaften der Lagardère-Gruppe. Arnaud Lagardère, der im April 2005 Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG wurde und am 14. April 2010 aus diesem ausschied, ist persönlich haftender Gesellschafter und Geschäftsführer der Muttergesellschaft der Lagardère-Gruppe, Lagardère SCA, einer börsennotierten Gesellschaft.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern sind in Anmerkung 36 enthalten.

Zuwwendungen zu Planvermögen. In den Jahren 2011 und 2010 leistete der Konzern Zuwwendungen an die ausgelagerten Fonds zur Deckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen von 2.053 (2010: 354) Mio. €. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 22.

36. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle [7.91](#) entnommen werden.

7.91

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2011	2010
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente	7,4	4,8
Kurzfristig variable Vergütungskomponente	6,4	13,5
Mittelfristig variable Vergütungskomponente ¹	6,4	-
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung	8,9	13,5
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,2	1,9
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
	31,3	33,7
Bezüge des Aufsichtsrats	3,0	2,7
	34,3	36,4

¹ Abweichend von den Vorjahren wird die kurzfristig variable Vergütungskomponente nicht mehr vollständig im März des folgenden Geschäftsjahres ausbezahlt, sondern nur zu 50%. Die zweite Hälfte wird ein Jahr später unter Anwendung einer Bonus-/Malusregelung zur Auszahlung kommen.

7.92

Honorare des Abschlussprüfers

	2011	2010
in Millionen €		
Abschlussprüfung	27	30
davon Inland	12	14
Sonstige Bestätigungsleistungen	18	13
davon Inland	12	9
Steuerberatung	-	-
davon Inland	-	-
Sonstige Leistungen	4	1
davon Inland	3	1
	49	44

Die in Tabelle [7.91](#) dargestellten Aufwendungen im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Zudem ist darin die Bewertung der im Jahr 2004 gewährten Stock Options mit dem inneren Wert berücksichtigt. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2011 insgesamt 176.064 (2010: 250.221) Mio. Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 8,8 (2010: 7,5) Mio. €. Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 29,0 (2010: 25,8) Mio. € gewährt. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können Anmerkung 21 entnommen werden.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen. Ausgenommen davon sind die Vergütungen und sonstigen Leistungen der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihren Arbeitsverträgen. Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeiten der Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden in den Jahren 2010 und 2011 keine Vergütungen gewährt.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Die im Jahr 2011 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 13,9 (2010: 17,5) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen betragen am 31. Dezember 2011 insgesamt 195,9 (2010: 197,1) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des geprüften Konzernlageberichts ist, dargestellt.

37. Honorare des Abschlussprüfers

Die Honorare des Abschlussprüfers KPMG für Dienstleistungen sind in Tabelle [7.92](#) dargestellt.

Die Honorare für Abschlussprüfungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen verbundenen Unternehmen. Die Honorare für sonstige Bestätigungsleistungen betreffen insbesondere die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse nach IFRS. Darüber hinaus sind hier die Honorare im Zusammenhang mit der Prüfung des internen Kontrollsysteins sowie für projektbegleitende Prüfungen im Rahmen der Einführung von IT-Systemen und sonstige freiwillige Prüfungen enthalten.

38. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex. Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite von Daimler unter <http://www.daimler.com/unternehmen/corporategovernance/erklaerungen-des-unternehmens/entsprechenserclaerung> dauerhaft zugänglich gemacht.

Drittunternehmen. Tabelle **7.93** enthält eine Übersicht über die wesentlichen Drittunternehmen im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex an denen der Konzern eine Beteiligung hält.

Anteilsbesitz. Die Aufstellung des Anteilsbesitzes der Daimler AG gemäß den §§ 285 und 313 HGB, die Teil des Einzel- und Konzernabschlusses der Daimler AG ist, wird auf der Internetseite von Daimler unter <http://www.daimler.com/investorrelations/berichte-und-kennzahlen/berichte> veröffentlicht. In der Aufstellung ist zudem kenntlich gemacht, welche Tochterunternehmen die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB für die Offenlegung der Abschlüsse oder die Erstellung eines Lageberichts bzw. Anhangs in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler AG der befreieende Konzernabschluss.

7.93

Name der Gesellschaft	Renault SA ²	Nissan Motor Company Ltd. ³
Sitz der Gesellschaft	Boulogne-Billancourt, Frankreich	Tokio, Japan
Höhe des Anteils (in %) ¹	3,1	3,1
Eigenkapital (in Millionen €)	24.567	33.854
Ergebnis (in Millionen €)	2.139	2.821

1 Zum 31. Dezember 2011

2 Angaben auf Basis des IFRS-Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. Januar bis 31. Dezember 2011.

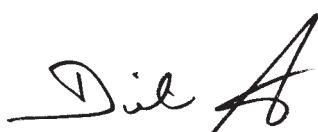
3 Angaben auf Basis des landesrechtlichen Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. April 2010 bis 31. März 2011.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

gemäß § 37y Nr. 1 WpHG i. V. m. §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 6 HGB

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler AG zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 20. Februar 2012



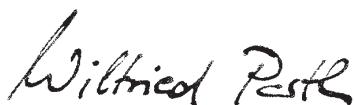
Dieter Zetsche



Wolfgang Bernhard



Christine Hohmann-Dennhardt



Wilfried Porth



Andreas Renschler



Bodo Uebber



Thomas Weber

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Daimler AG, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungs-handlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsyste ms sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Stuttgart, den 20. Februar 2012

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Nonnenmacher
Wirtschaftsprüfer



Meyer
Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht¹

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
€-Werte in Millionen										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	147.408	136.437	142.059	95.209	99.222	101.569	98.469	78.924	97.761	106.540
Personalaufwand ²	24.163	24.287	24.216	24.650	23.574	20.256	15.066	13.928	16.454	17.424
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	5.942	5.571	5.658	3.928	3.733	4.148	4.442	4.181	4.849	5.634
	-	-	-	591	715	990	1.387	1.285	1.373	1.460
Operating Profit/EBIT	6.827	5.686	5.754	2.873	4.992	8.710	2.730	-1.513	7.274	8.755
Operating Profit/EBIT in % des Umsatzes	4,6%	4,2%	4,1%	3,0%	5,0%	8,6%	2,8%	-1,9%	7,4%	8,2%
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentliches Ergebnis	6.439	596	3.535	2.426	4.902	9.181	2.795	-2.298	6.628	8.449
Net Operating Income/Net Operating Profit	6.116	1.467	3.165	4.834	4.032	4.123	1.370	-2.102	5.120	6.240
in % der Net Assets (RONA)	9,4%	2,5%	5,7%	10,0%	8,3%	10,5%	4,4%	-6,6%	17,5%	19,9%
Konzernergebnis	5.098	448	2.466	4.215	3.783	3.985	1.414	-2.644	4.674	6.029
Konzernergebnis je Aktie (€)	5,06	0,44	2,43	4,09	3,66	3,83	1,41	-2,63	4,28	5,32
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	5,03	0,44	2,43	4,08	3,64	3,80	1,40	-2,63	4,28	5,31
Dividendensumme	1.519	1.519	1.519	1.527	1.542	1.928	556	0	1.971	2.346
Dividende je Aktie (€)	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	2,00	0,60	0,00	1,85	2,20
Aus der Bilanz										
Sachanlagen	36.285	32.933	34.017	35.295	32.747	14.650	16.087	15.965	17.593	19.180
Vermietete Gegenstände	28.243	24.385	26.711	34.236	36.949	19.638	18.672	18.532	19.925	22.811
Sonstige langfristige Vermögenswerte	-	-	-	76.200	67.507	39.686	42.077	40.044	41.309	45.023
Vorräte	15.642	14.948	16.805	19.699	18.396	14.086	16.805	12.845	14.544	17.081
Liquide Mittel	12.439	14.296	11.666	8.063	8.409	15.631	6.912	9.800	10.903	9.576
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	-	-	-	54.519	53.626	31.403	31.672	31.635	31.556	34.461
Bilanzsumme	187.527	178.450	182.872	228.012	217.634	135.094	132.225	128.821	135.830	148.132
Eigenkapital	35.076	34.486	33.522	35.957	37.346	38.230	32.730	31.827	37.953	41.337
davon: Gezeichnetes Kapital	2.633	2.633	2.633	2.647	2.673	2.766	2.768	3.045	3.058	3.060
Eigenkapitalquote Konzern	17,9%	18,5%	17,5%	15,1%	16,5%	26,9%	24,3%	24,7%	26,5%	26,3%
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft	24,9%	26,1%	25,2%	23,7%	27,1%	43,7%	42,7%	42,6%	45,8%	46,4%
Langfristige Schulden	-	-	-	96.823	90.452	47.998	47.313	49.456	44.738	51.940
Kurzfristige Schulden	-	-	-	95.232	89.836	48.866	52.182	47.538	53.139	54.855
Nettoliquidität im Industriegeschäft	380	1.774	2.193	8.016	9.861	12.912	3.106	7.285	11.938	11.981
Net Assets im Durchschnitt	65.128	59.572	55.885	48.313	48.584	39.187	31.466	31.778	29.338	31.426

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
€-Werte in Millionen										
Aus der Kapitalflussrechnung²										
Investitionen in Sachanlagen	7.145	6.614	6.386	6.480	5.874	4.247	3.559	2.423	3.653	4.158
Abschreibungen	-	-	-	7.363	7.169	4.146	3.023	3.264	3.364	3.575
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	15.909	13.826	11.060	11.032	14.337	7.146	-786	10.961	8.544	-696
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-10.839	-13.608	-16.682	-10.237	-15.857	26.479	-4.812	-8.950	-313	-6.537
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-5.490	2.518	2.549	-1.284	2.396	-25.204	-2.915	1.057	-7.551	5.842
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	7.271	3.877	1.757	2.423	2.679	7.637	-3.915	2.706	5.432	989
Börsenkennzahlen										
Jahresendkurs (€)	29,35	37,00	35,26	43,14	46,80	66,50	26,70	37,23	50,73	33,92
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.008,3	1.012,7	1.012,8	1.014,7	1.022,1	1.037,8	957,7	1.003,8	1.050,8	1.066,0
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.013,9	1.012,7	1.014,5	1.017,7	1.027,3	1.047,3	959,9	1.003,8	1.051,5	1.067,1
Rating										
Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	BBB+	BBB	BBB	BBB	BBB	BBB+	A-	BBB+	BBB+	BBB+
Moody's	A3	A3	A3	A3	Baa1	A3	A3	A3	A3	A3
Fitch	-	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-	BBB+	BBB+
DBRS	-	A (low)	A (low)							
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)										
	370.677	370.684	379.019	296.109	277.771	271.704	274.330	258.628	258.120	267.274

1 Werte für die Jahre 2002 bis 2004 nach US-GAAP, ab 2005 nach IFRS.

2 Bis 3. August 2007 einschließlich Chrysler.

Glossar

BlueEFFICIENCY. Effizienzpakete zur Kraftstoffeinsparung. Dazu gehören innermotorische Maßnahmen, Karosserie-Gewichtseinsparungen, Leichtlaufreifen, Aerodynamik-Optimierungen, die ECO Start-Stopp-Funktion und Weiteres. So kann der Kraftstoffverbrauch um mehr als 20% gesenkt werden.

BLUETEC. Kombination innermotorischer Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen mit einer Abgasnachbehandlung. Durch eine optimierte Verbrennung wird die Effizienz von Dieselmotoren bei Pkw und Nutzfahrzeugen erhöht, und ein SCR-Katalysator reduziert den Schadstoffausstoß.

BRIC. Die Abkürzung BRIC steht für die Anfangsbuchstaben der vier Staaten Brasilien, Russland, Indien und China.

Code of Ethics. Der Ethik-Kodex gilt für die Mitglieder des Vorstands und Personen mit besonderer Verantwortung für die Inhalte der Finanzberichterstattung. Die in dem Kodex enthaltenen Vorschriften sind darauf ausgerichtet, Fehlverhalten zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine korrekte Veröffentlichung von Unternehmensinformationen sicherzustellen.

Compliance. Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung von allen für das Geschäftsmodell relevanten Gesetzen, Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen sowie der zugehörigen internen Richtlinien und Verfahren bei allen Aktivitäten von Daimler.

Corporate Governance. Unter dem Stichwort Corporate Governance werden Fragen der Unternehmensführung und -kontrolle diskutiert. Die Gestaltung der Corporate Governance der Daimler AG wird vom deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht bestimmt.

CSR – Corporate Social Responsibility. Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, die ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

EBIT. Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar (vgl. S. 86 ff.).

Equity-Methode. Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie gegebenenfalls an Gemeinschaftsunternehmen und an Konzernunternehmen, die nicht vollständig konsolidiert werden.

Fair Value. Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragsswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Goodwill. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigen, wird als Geschäftswert (Goodwill) angesetzt.

Hybridantriebe. Sie kombinieren Verbrennungs- und Elektromotoren, die abhängig von Fahrzeugtyp und Fahrsituation einzeln oder gemeinsam betrieben werden.

IFRS – International Financial Reporting Standards. Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden.

Kapitalkosten. Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab (vgl. S. 89 f.).

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

Lithium-Ionen-Batterie. Sie bildet die Basis für künftige Elektroantriebe. Im Vergleich zu herkömmlichen Batterien ist sie deutlich platzsparender, hat eine höhere Leistungsfähigkeit, kurze Ladezeiten und eine lange Lebensdauer.

Nachhaltigkeit. Nachhaltigkeit bedeutet, natürliche Ressourcen so zu nutzen, dass auch künftige Generationen ihre Bedürfnisse erfüllen können. Aus Unternehmenssicht sind für nachhaltiges Wirtschaften ökonomische, ökologische und soziale Aspekte zu berücksichtigen.

Stichwortverzeichnis

NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus. In Europa angewandtes Messverfahren zur objektiven Bewertung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen.

Net Assets. Die Net Assets stellen das gebundene Kapital des Konzerns sowie der industriellen Geschäftsfelder dar. Die für Daimler Financial Services relevante Kapitalbasis ist das Eigenkapital (vgl. S. 89 ff.).

Net Operating Profit. Der Net Operating Profit stellt die für die Erfolgsmessung des Konzerns relevante operative Ergebnisgröße nach Steuern dar.

Rating. Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen vergeben wird.

ROE – Return on Equity. Zur Beurteilung der Rentabilität von Daimler Financial Services wird auf die Eigenkapitalrendite (ROE) abgestellt. Der ROE ist definiert als Quotient aus EBIT und Eigenkapital.

ROS – Return on Sales. Zur Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder wird auf die Umsatzrendite (ROS) abgestellt. Die Umsatzrendite ist definiert als Quotient aus EBIT und Umsatz.

Value-at-Risk. Misst für ein gegebenes Portfolio den potenziellen künftigen Verlust (bezogen auf den Marktwert), der in einer bestimmten Periode und mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

Value Added (Wertbeitrag). Der Value Added gibt an, um wie viel die operative Ergebnisgröße die Kapitalkosten übersteigt. Bei einem positiven Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz (vgl. S. 89).

Verhaltensrichtlinie. Die Verhaltensrichtlinie gilt seit 1999 und wurde zuletzt im Jahr 2011 angepasst. Sie legt für alle Beschäftigten weltweit verbindliche Verhaltensregeln fest.

Absatz	83 f., 130, 134, 138, 140
Aktie	24 ff., 74 f.
Bestätigungsvermerk	251
Brennstoffzelle	42, 68, 150
Cash Flow	99 f., 110, 182, 224
Change-of-Control	75
CO₂-Reduzierung	94, 148 ff.
Code of Ethics	174
Compliance	167 f.
Corporate Governance	19, 74, 156 ff.
Dividende	25, 92, 112
EADS	73, 76 ff., 204
EBIT	86 ff.
Eigenkapital	106, 110, 210 ff.
Ergebnis je Aktie (EPS)	92, 246
Ertragslage	86 ff., 108
Ertragsteuern	92, 197
Finanzergebnis	92, 196
Global Excellence	136
Geschäftswerte	200
Hauptversammlung	26, 170
Hybrid	42 ff., 148 ff.
Integrität	167
Investitionen	101, 126
Investor Relations	27
Konsolidierungskreis	184 f.
Konzernergebnis	92, 178, 179
Nachhaltigkeit	144 ff.
Net Assets	89
Pensionsverpflichtungen	108, 217 ff.
Portfolioänderungen	80
Rating	104
ROE – Return on Equity	89
ROS – Return on Sales	89
Segmentberichterstattung	242 ff.
Strategie	77 ff.
Umsatz	85, 130, 134, 138, 140, 142, 195
Value Added	89 ff.
Verbindlichkeiten	107 f., 111, 222 ff.
Vergütungssystem	161 ff.
Verhaltensrichtlinie	167 f., 174

Internationale Konzernrepräsentanzen

Ägypten, Kairo
Tel. +20 2 2529 9100
Fax +20 2 2529 9105

Argentinien, Buenos Aires
Tel. +54 11 4808 8719
Fax +54 11 4808 8702

Australien, Melbourne
Tel. +61 39 566 9104
Fax +61 39 566 9110

Belgien/Luxemburg, Brüssel
Tel. +32 2 724 1315
Fax +32 2 724 1558

Brasilien, São Paulo
Tel. +55 11 4173 7171
Fax +55 11 4173 7118

Bulgarien, Sofia
Tel. +359 2 919 8811
Fax +359 2 945 4818

China, Peking
Tel. +86 10 8417 8177
Fax +86 10 8417 8077

Deutschland, Berlin
Tel. +49 30 2594 1100
Fax +49 30 2594 1109

Frankreich, Paris
Tel. +33 1 39 23 5400
Fax +33 1 39 23 5442

Griechenland, Kifissia
Tel. +30 210 629 6703
Fax +30 210 629 6710

Großbritannien,
Milton Keynes
Tel. +44 190 8245 000
Fax +44 190 8245 802

Indien, Pune
Tel. +91 2135 673 800
Fax +91 2135 673 951

Indonesien, Jakarta
Tel. +62 21 235 19 101
Fax +62 21 235 19 103

Italien, Rom
Tel. +39 06 4144 2405
Fax +39 06 4121 9097

Japan, Tokio
Tel. +81 44330 7071
Fax +81 44330 5831

Kanada, Toronto
Tel. +1 416 847 7500
Fax +1 416 425 0598

Kolumbien, Bogotá
Tel. +57 1 4236 700
Fax +57 1 4124 016

Korea, Seoul
Tel. +82 2 6456 2555
Fax +82 2 6459 2599

Kroatien, Zagreb
Tel. +385 1 344 1251
Fax +385 1 344 1258

Malaysia, Kuala Lumpur
Tel. +603 2246 8811
Fax +603 2246 8812

Mazedonien, Skopje
Tel. +389 2 2580 000
Fax +389 2 2580 401

Mexiko, Mexico City
Tel. +52 55 4155 2540
Fax +52 55 4155 2495

Niederlande, Utrecht
Tel. +31 3024 7 1258
Fax +31 3029 8 7258

Österreich, Salzburg
Tel. +43 662 447 8212
Fax +43 662 447 8334

Polen, Warschau
Tel. +48 22 312 7200
Fax +48 22 312 7201

Portugal, Mem Martins
Tel. +351 21 9257 050
Fax +351 21 9257 064

Rumänien, Bukarest
Tel. +40 21 2004 501
Fax +40 21 2004 670

Russland, Moskau
Tel. +7 495 745 2616
Fax +7 495 745 2614

Schweiz, Schlieren
Tel. +41 44 755 8800
Fax +41 44 755 8242

Serbien, Belgrad
Tel. +381 11 3019 042
Fax +381 11 3019 048

Singapur, Singapur
Tel. +65 6849 8321
Fax +65 6849 8493

Skandinavien, Malmö
Tel. +46 40 679 7214
Fax +46 40 143 988

Slowenien, Ljubljana
Tel. +386 1588 3889
Fax +386 1588 3210

Slowakei, Bratislava
Tel. +42 1 2492 94900
Fax +42 1 2492 94904

Spanien, Madrid
Tel. +34 91 484 6161
Fax +34 91 484 6019

Südafrika, Pretoria
Tel. +27 12 677 1502
Fax +27 12 666 8191

Taiwan, Taipeh
Tel. +886 2 2715 9696
Fax +886 2 2718 3759

Thailand, Bangkok
Tel. +66 2344 6101
Fax +66 2676 6234

Tschechien, Prag
Tel. +42 0 2710 77700
Fax +42 0 2710 77702

Türkei, Istanbul
Tel. +90 212 867 3330
Fax +90 212 867 4518

Ungarn, Kecskemét
Tel. +36 7630 6000
Fax +49 711 17 790 88271

USA, Washington
Tel. +1 202 649 4501
Fax +1 202 649 4503

Venezuela, Valencia
Tel. +58 241 3008 110
Fax +58 241 8341 199

Vereinigte Arabische Emirate, Dubai
Tel. +97 14 8075 202
Fax +97 14 8833 201

Vietnam, Ho-Chi-Minh-Stadt
Tel. +848 3588 9100
Fax +848 3895 8714

Internet | Informationen | Adressen

Informationen im Internet. Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Homepage (www.daimler.com) in der Rubrik Investor Relations. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Daimler AG abrufbar. Darüber hinaus erhalten Sie dort aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

www.daimler.com/investor

Publikationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Nachhaltigkeitsbericht (deutsch und englisch)
- Broschüre: Der Weg zum emissionfreien Fahren (deutsch und englisch)
- Broschüre: Der Weg zum unfallfreien Fahren (deutsch und englisch)

www.daimler.com/ir/berichte
www.daimler.com/downloads/de

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der Daimler AG und der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellte Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht für die AG und den Konzern wurden von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen; sie werden beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht und im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die genannten Publikationen können angefordert werden bei:
Daimler AG, Investor Relations, HPC 0324, 70546 Stuttgart,
telefonisch oder per Fax unter: +49 711 17 92287.

Daimler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
www.daimler.com
www.daimler.mobi

Investor Relations
Tel. +49 711 17 95277
+49 711 17 92261
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

Daimler weltweit

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services
Europa						
Produktionsstandorte	11	7	4	7	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	3.973	35
Umsatz (Mio. €)	25.940	9.235	7.293	2.332	-	5.371
Belegschaft	91.143	32.045	13.289	14.798	40.782	4.325
NAFTA						
Produktionsstandorte	1	12	1	3	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.422	5
Umsatz (Mio. €)	11.449	8.315	727	468	-	5.355
Belegschaft	3.083	18.483	93	1.386	3.389	1.232
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	1	2	1	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	588	5
Umsatz (Mio. €)	772	4.102	427	1.300	-	388
Belegschaft	-	13.516	1.507	1.311	-	356
Afrika						
Produktionsstandorte	1	1	-	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	332	1
Umsatz (Mio. €)	2.057	904	192	67	-	267
Belegschaft	4.865	1.149	-	-	-	298
Asien						
Produktionsstandorte	2	3	1	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.588	8
Umsatz (Mio. €)	16.156	5.480	377	190	-	461
Belegschaft	-	12.102	-	-	4.510	700
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	269	2
Umsatz (Mio. €)	958	707	164	54	-	237
Belegschaft	-	-	-	-	1.018	154

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Finanzkalender 2012

Jahrespressekonferenz

9. Februar 2012

Telefonkonferenz für Analysten und Investoren

9. Februar 2012

Vorlage des Geschäftsberichts 2011

22. Februar 2012

Hauptversammlung

4. April 2012

10.00 Uhr MESZ | 4.00 Uhr EST

Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2012

27. April 2012

Zwischenbericht Q2 2012

25. Juli 2012

Zwischenbericht Q3 2012

25. Oktober 2012

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig im Internet unter <http://www.daimer.com/ir/termine> abzufragen.



Das für diesen Geschäftsbericht verwendete Papier wurde aus Zellstoffen hergestellt, die aus verantwortungsvoll bewirtschafteten und gemäß den Bestimmungen des Forest Stewardship Council zertifizierten Forstbetrieben stammen.

Daimler AG
70546 Stuttgart, Deutschland
www.daimler.com
www.daimler.mobi