DAIMLER

Geschäftsbericht 2015

Wichtige Kennzahlen

Daimler-Konzern

	2015	2014	2013	15/14
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Umsatz	**149.467**	129.872	117.982	+15 [1]
Westeuropa	**49.570**	43.722	41.123	+13
davon Deutschland	**22.001**	20.449	20.227	+8
NAFTA	**47.653**	38.025	32.925	+25
davon USA	**41.920**	33.310	28.597	+26
Asien	**33.744**	29.446	24.481	+15
davon China	**14.684**	13.294	10.705	+10
Übrige Märkte	**18.500**	18.679	19.453	-1
Sachinvestitionen	**5.075**	4.844	4.975	+5
Forschungs- und Entwicklungsleistungen [2]	**6.564**	5.680	5.489	+16
davon aktivierte Entwicklungskosten	**1.804**	1.148	1.284	+57
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	**3.960**	5.479	4.842	-28
EBIT	**13.186**	10.752	10.815	+23
Wertbeitrag (Value Added)	**5.675**	4.416	5.921	+29
Konzernergebnis	**8.711**	7.290	8.720	+19
Ergebnis je Aktie (in €)	**7,87**	6,51	6,40	+21
Dividendensumme	**3.477**	2.621	2.407	+33
Dividende je Aktie (in €)	**3,25**	2,45	2,25	+33
Beschäftigte (31.12.)	**284.015**	279.972	274.616	+1

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 9 %.
2 Die Vergleichszahl 2013 wurde aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.

Titelmotiv
Mercedes-Benz Concept IAA: Digitaler Transformer
Digital, innovativ, führend – das verkörpert auch das Mercedes-Benz Concept IAA (Intelligent Aerodynamic Automobile). Die Studie vereint weltmeisterliche Aerodynamik mit einem cw-Wert von 0,19 und das unwiderstehliche Design eines expressiven Coupés. Per Knopfdruck oder automatisch ab 80 km/h transformiert sich das viertürige Coupé in einen aerodynamischen Weltrekordler: Am Heck fahren acht Segmente aus; Frontflaps im vorderen Stoßfänger bewegen sich nach außen und hinten; die Felgen verändern ihre Schüsselung, und die Lamelle im vorderen Stoßfänger fährt nach hinten. Design und aerodynamische Formgebung des Concept IAA wären ohne konsequente digitale Vernetzung nicht möglich gewesen.

Daimler-Geschäftsfelder >
Daimler im Überblick >

Geschäftsfelder

€-Werte in Millionen	2015	2014	2013	15/14 Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars				
EBIT	**7.926**	5.853	4.006	+35
Umsatz	**83.809**	73.584	64.307	+14
Umsatzrendite (in %)	**9,5**	8,0	6,2	.
Sachinvestitionen	**3.629**	3.621	3.710	+0
Forschungs- und Entwicklungsleistungen [1]	**4.711**	4.025	3.808	+17
davon aktivierte Entwicklungskosten	**1.612**	1.035	1.063	+56
Absatz (Einheiten)	**2.001.438**	1.722.561	1.565.563	+16
Beschäftigte (31.12.) [2]	**136.941**	135.553	96.895	+1
Daimler Trucks				
EBIT	**2.576**	1.878	1.637	+37
Umsatz	**37.578**	32.389	31.473	+16
Umsatzrendite (in %)	**6,9**	5,8	5,2	.
Sachinvestitionen	**1.110**	788	839	+41
Forschungs- und Entwicklungsleistungen [1]	**1.293**	1.188	1.171	+9
davon aktivierte Entwicklungskosten	**26**	34	79	-24
Absatz (Einheiten)	**502.478**	495.668	484.211	+1
Beschäftigte (31.12.) [2]	**86.391**	87.628	79.020	-1
Mercedes-Benz Vans				
EBIT	**880**	682	631	+29
Umsatz	**11.473**	9.968	9.369	+15
Umsatzrendite (in %)	**7,7**	6,8	6,7	.
Sachinvestitionen	**202**	304	288	-34
Forschungs- und Entwicklungsleistungen [1]	**384**	293	329	+31
davon aktivierte Entwicklungskosten	**153**	68	139	+125
Absatz (Einheiten)	**321.017**	294.594	270.144	+9
Beschäftigte (31.12.) [2]	**22.639**	21.598	14.838	+5
Daimler Buses				
EBIT	**214**	197	124	+9
Umsatz	**4.113**	4.218	4.105	-2
Umsatzrendite (in %)	**5,2**	4,7	3,0	.
Sachinvestitionen	**104**	105	76	-1
Forschungs- und Entwicklungsleistungen [1]	**184**	182	187	+1
davon aktivierte Entwicklungskosten	**13**	11	3	+18
Absatz (Einheiten)	**28.081**	33.162	33.705	-15
Beschäftigte (31.12.) [2]	**18.147**	17.473	16.603	+4
Daimler Financial Services				
EBIT	**1.619**	1.387	1.268	+17
Umsatz	**18.962**	15.991	14.522	+19
Neugeschäft	**57.891**	47.912	40.533	+21
Vertragsvolumen	**116.727**	98.967	83.539	+18
Sachinvestitionen	**30**	23	19	+30
Beschäftigte (31.12.)	**9.975**	8.878	8.107	+12

1 Die Vergleichszahlen 2013 wurden aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.
2 Ab 2014 einschließlich bis dahin unter »Vertrieb Fahrzeuge« berichteter Mitarbeiterzahlen.

UNSERE MARKEN UND GESCHÄFTSFELDER

Mercedes-Benz Cars

Daimler Trucks

Mercedes-Benz Vans

Daimler Buses

Daimler Financial Services

Inhalt

Innovativ. Digital. Führend. 1

Innovativ 4
Digital 14
Führend 26

Brief des Vorstandsvorsitzenden 40

A | An unsere Aktionäre 45

Der Vorstand 46
Bericht des Aufsichtsrats 48
Der Aufsichtsrat 54
Highlights 2015 56
Daimler am Kapitalmarkt 62
Ziele und Strategie 66

B | Zusammengefasster Lagebericht 72

Grundlagen des Konzerns 74
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf 79
Ertragslage 85
Finanzlage 91
Vermögenslage 99
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB) 102
Nachhaltigkeit 105
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage 120
Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2015 121
Vergütungsbericht 122
Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen 135
Risiko- und Chancenbericht 138
Prognosebericht 152

C | Geschäftsfelder 158

Mercedes-Benz Cars 160
Daimler Trucks 166
Mercedes-Benz Vans 171
Daimler Buses 174
Daimler Financial Services 177

D | Corporate Governance 180

Bericht des Prüfungsausschusses 182
Integrität und Compliance 185
Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex 187
Corporate Governance Bericht 188

E | Konzernabschluss 196

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 198
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 199
Konzernbilanz 200
Konzern-Kapitalflussrechnung 201
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 202
Konzernanhang 204

F | Weitere Informationen 282

Versicherung der gesetzlichen Vertreter 284
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers 285
Zehnjahresübersicht 286
Glossar 288
Stichwortverzeichnis 289
Grafik- und Tabellenverzeichnis 290
Daimler weltweit 292

Info-Leitsystem

Verweis auf eine Abbildung oder eine Tabelle im Geschäftsbericht

Verweis auf weiterführende Informationen im Internet

Querverweis innerhalb des Geschäftsberichts

Hinweis auf eine Daimler-Publikation

Innovativ
Digital
Führend

Als Erfinder des Automobils und einer der innovativsten Automobilhersteller der Welt gestaltet Daimler die Mobilität von morgen. Mit unseren Fahrzeugen und Dienstleistungen sind wir Vorreiter und bauen diesen Vorsprung konsequent weiter aus. So machen wir das autonome Fahren und zukunftsweisende Antriebstechnologien schon jetzt erlebbar: mit Weltneuheiten wie der neuen Mercedes-Benz E-Klasse, dem Freightliner Inspiration Truck und dem F 015 Luxury in Motion.

Den Wandel vom Automobilunternehmen zum vernetzten Mobilitätsdienstleister treibt Daimler aktiv voran. So erfüllen wir mit dem Mobilitätskonzept moovel, Mercedes me und der Inspirationsplattform She's Mercedes sowie der Car-to-X-Kommunikation die veränderten Erwartungen der Kunden und gewinnen neue Märkte. Auch entlang der Wertschöpfungskette ist die Digitalisierung in vollem Gang. Damit wollen wir unsere Prozesse noch effizienter ausrichten, den Wachstumskurs fortsetzen und bei Absatz, Umsatz und Profitabilität in Führung gehen.

Unsere Vorboten der neuen Mobilitätsrevolution

Autonomes Fahren ist eine der größten Innovationen seit der Erfindung des Automobils. Wie sich das Auto damit zum privaten Rückzugsraum wandeln kann, zeigt der Mercedes-Benz F 015 Luxury in Motion. In der »Stadt der Zukunft« wird das autonom fahrende Forschungsfahrzeug zur luxuriösen Lounge. Und der Vision Tokyo wird im selbstfahrenden Modus zur Chill-Out-Zone im quirligen Straßenverkehr. Schon heute nutzen unsere Kunden in der Mercedes-Benz S-, E- und C-Klasse teilautonome Fahrfunktionen: Technologien, die wir gezielt weiterentwickeln und das autonome Fahren damit immer greifbarer machen.

Baby you can drive my car
Die Mercedes-Benz Kampagne gibt Einblick in unsere Vision des autonomen Fahrens.

youtube.com/watch?v=H0jJAPvN2uI

Unterwegs in die Zukunft – Wir bringen Visionen auf die Straße

Seit 130 Jahren ist Daimler Pionier und treibende Kraft für die Gestaltung der individuellen Mobilität. Die Liebe zum Erfinden war schon für unsere Gründer Carl Benz und Gottlieb Daimler ein starker Antrieb. Und auch heute sind Innovationen unser großer Erfolgsfaktor. Mit visionären Ideen und bahnbrechenden Neuentwicklungen sind wir auf dem Weg zur emissionsfreien, unfallfreien und vernetzten Mobilität – und schaffen für unsere Kunden spürbaren Mehrwert.

Der Traum vom autonomen Fahren wird erlebbar

Bitte nehmen Sie Platz. Wir reisen in die »Stadt der Zukunft«. In unserem Szenario verdichten sich die städtischen Räume weiter, und das autonome Fahren ist längst Alltag. Dynamik und Enge prägen die Metropolen, und die Menschen wünschen sich mehr Zeit, Privatsphäre und Individualität: Ansprüche, die der Mercedes-Benz F 015 in all seinen Facetten erfüllt.

Das autonom fahrende Forschungsfahrzeug von Mercedes-Benz ist komplett in die Zukunft gedacht und bietet von allem das Optimum – vom expressiven Karosseriedesign über das Interieur bis hin zur Technik. Sein Exterieur zeigt einen monolithischen Charakter, unnahbar ist der intelligente F 015 Luxury in Motion jedoch keineswegs: Über LED-Leuchtmodule kommuniziert er mit der Außenwelt. Er erkennt Fußgänger und kann sich zuvorkommend verhalten, indem er etwa einen virtuellen Zebrastreifen auf die Straße projiziert. Zudem informiert er andere Fahrzeuge frühzeitig über bestimmte Verkehrssituationen.

Unsere innovativen Technologien erlauben eine völlig neue Beziehung zwischen Mensch und Auto. Das autonome Fahren nimmt dabei eine zentrale Rolle ein. Die Entscheidung, wie schnell und auf welcher Strecke sich der F 015 bewegen soll, trifft immer der Fahrer. Auf Wunsch kann er jedoch die Hände vom Steuer nehmen und sich von den intelligenten Systemen entlasten lassen: im dichten Verkehr, wenn das Fahren wenig Spaß macht, oder bei Aufgaben, die der Mensch nicht leisten kann, etwa bei der 360-Grad-Rundumsicht.

Das Auto wird zur Quality Time Machine, die dem Menschen Zeit zurückgibt

Also: Losfahren, einfädeln, Abstand halten, lenken, bremsen, überholen und parken – der F 015 Luxury in Motion erledigt alles mit Bravour. Und wenn man selbst nicht fährt, entstehen in der autonomen Luxuslimousine in vielerlei Hinsicht Freiräume. Fahrer und Passagiere können sich auf den vier drehbaren Lounge-Chairs in Vis-à-Vis-Anordnung komfortabel einrichten, entspannen, kommunizieren oder arbeiten. Das Interieur bietet mit seinem Lounge-Ambiente und den Möglichkeiten eines vernetzten digitalen Erlebnisraums modernen Luxus und einen Gewinn an Lebensqualität.

»Der visionäre F 015 Luxury in Motion treibt die Technik sowie den gesellschaftlichen Diskurs zur Mobilität und die Gestaltung urbaner Lebensräume voran. Einen wichtigen Teil der Daimler-Innovationskultur bilden dabei die Bedürfnisse der Menschen: Sie stehen im Mittelpunkt unserer Entwicklungen.«

»Unsere zukunftsweisenden Antworten auf eine sich rapide verändernde Welt«

Urban Transformer Mercedes-Benz Vision Tokyo
Eine weitere nie dagewesene Raumerfahrung bietet der autonom fahrende Vision Tokyo. Mit seiner futuristischen Designsprache und der großzügigen Lounge-Landschaft im Innenraum zeigt er sich luxuriös, jung und progressiv – und erweist der Trendmetropole Tokyo seine Reverenz.

Das Showcar von Mercedes-Benz ist konzipiert für die Generation Z, die nach 1995 geboren und mit den neuen Medien groß geworden ist. Für sie hat das Auto einen anderen Stellenwert: Es ist sowohl Fortbewegungsmittel, als auch digitaler Begleiter. Und der Vision Tokyo geht noch weiter. Er lernt seine Insassen und deren Vorlieben bei jeder Fahrt besser kennen und entwickelt sich durch innovative Algorithmen entsprechend weiter.

Intelligente Partner im urbanen Verkehr
F 015 und Vision Tokyo bringen mit ihrer autonomen Fahrfunktion nicht nur den Passagieren Mehrwert, sie eröffnen auch ganz neue Optionen für die Gestaltung urbaner Infrastrukturen. Indem sie mit der Außenwelt kommunizieren, sind sie perfekt auf den »Shared Space« der Zukunft ausgerichtet. Mensch und Maschine teilen sich hier die Straßen und regeln das Vorankommen im konstanten Fluss unter sich.

In den Stadtzentren könnten spezielle Zonen für autonome Fahrzeuge entstehen und Innenstadtareale durch das selbstständige Parken autonomer Fahrzeuge an der Peripherie zurückgewonnen werden. Aus der »autogerechten« wird eine »menschengerechte« Stadt, ohne dass die individuelle Möglichkeit, das Auto zu nutzen, verloren geht.

Daimler führt den Dialog zum autonomen Fahren

Auf dem Weg zum autonomen Fahren müssen weitreichende rechtliche und ethische Fragen geklärt werden. Diesen Diskurs fördert Daimler nachhaltig und auf breiter Ebene. Der »Daimler Sustainability Dialogue« oder die Fachtagung »Autonomes Fahren im Spiegel von Recht und Ethik« sind nur zwei der zahlreichen Maßnahmen. Zudem unterstützt Daimler die interdisziplinäre Forschung, um das Thema wissenschaftlich zu fundieren und die gesellschaftliche Debatte voranzutreiben.

Nicht nur die autonome Fahrfunktion, sondern auch das klare, sinnliche Design machen das Showcar Vision Tokyo zu einem Trendsetter der urbanen Mobilität.

Das C-Klasse Coupé besticht mit seiner sportlichen Silhouette und Assistenzsystemen, die teilautonomes Fahren ermöglichen. Einen weiteren Schritt in die Zukunft geht die neue E-Klasse. **S. 30 ff.**

Intelligent Drive next Level

Sich ganz entspannt und sicher fahren lassen

Wann uns die ersten autonom fahrenden Serien-Pkw auf der Straße begegnen? Das lässt sich heute noch nicht genau sagen, da dies auch von politischen Entscheidungen abhängt. Die technischen Grundlagen hat Daimler als Pionier bereits geschaffen: Viele aktuelle Mercedes-Benz Modelle von der C- bis zur S-Klasse können heute schon teilautonom fahren.

Dass autonomes Fahren im öffentlichen Straßenverkehr möglich ist, das hat der seriennahe Mercedes-Benz S 500 INTELLIGENT DRIVE im Jahr 2013 eindrucksvoll bewiesen. Die rund 100 Kilometer lange Strecke von Mannheim nach Pforzheim legte er komplett autonom zurück.

Auf Autobahnen, Landstraßen und in der Stadt teilautomatisiert fahren, in Gefahrensituationen bei Bedarf autonom bremsen und bei Ausweichmanövern aktiv unterstützen, das ist bereits fester Bestandteil des täglichen Straßenverkehrs – ermöglicht durch das erweiterte Intelligent-Drive-Fahrerassistenzpaket von Mercedes-Benz. Innovationen, die wegweisend für das autonome Fahren von morgen sind und deren Vorzüge sich schon heute in der S-Klasse sowie im brandneuen C-Klasse Coupé erleben lassen.

Teilautonom unterwegs mit mehr Komfort, weniger Stress – und mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
Mit seiner athletischen Erscheinung und seinem klaren, sinnlichen Design setzt das Mercedes-Benz C-Klasse Coupé aufregende Akzente im Straßenbild. Und an Bord warten eine Vielzahl von Sicherheits- und Assistenzsysteme nach dem Intelligent-Drive-Konzept: serienmäßig etwa der ATTENTION ASSIST, der vor Unaufmerksamkeit und Müdigkeit warnt, und der COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS, der bei der Vermeidung von Kollisionen helfen kann.

Assistenten denken und lenken
Auf Wunsch stehen zahlreiche weitere Co-Piloten zur Verfügung, etwa DISTRONIC PLUS mit Lenk-Assistent und Stop & Go Pilot. Dank intelligenter Technologien kann das C-Klasse Coupé nicht nur automatisch den korrekten Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen halten, sondern diesen auch im Geschwindigkeitsbereich bis zu 200 km/h folgen. Der Abstands-Pilot entlastet, indem er im normalen Fahrbetrieb bremst oder Gas gibt. Der aktive Bremsassistent BAS PLUS warnt den Fahrer vor drohenden Unfallsituationen, hilft bei Notbremsungen und bremst notfalls automatisch selbst ab.

Die neue E-Klasse definiert ein neues Niveau in Sachen Sicherheit, Stressentlastung und Komfort
Mit Intelligent Drive next Level legen wir die Messlatte in der neuen Mercedes-Benz E-Klasse erneut ein Stück höher. Mit Innovationen, wie beispielsweise dem ferngesteuerten automatischen Einparken, dem Spurwechsel-Assistenten, oder der Stauende-Notbremsung, geht Daimler den nächsten Schritt auf dem Weg zum autonomen Fahren.
S. 30 ff.

Highway Pilot aktiv!

Selbstfahrend unterwegs – sicher und effizient

Diese Vision könnte bald Wirklichkeit werden, denn unsere Kunden sind unsere Inspiration. Und die oberste Maxime im Fernverkehr heißt: Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Effizienz. Mit dem Freightliner Inspiration Truck und dem Actros mit Highway Pilot haben wir gezeigt: Autonom fahrende Lkw bringen uns in all diesen Dimensionen entscheidend voran. Die innovativen Lkw von Daimler Trucks werden den Gütertransport innerhalb der nächsten Jahre revolutionieren.

Den ersten Schritt zum selbstfahrenden Lkw unternahm Daimler im Jahr 2014. Auf einem abgesperrten Autobahnstück bei Magdeburg präsentierte Mercedes-Benz den Future Truck 2025, der die weltweit erste autonome Lkw-Fahrt souverän absolvierte.

Schmale Scheinwerfer mit blauen LED-Bändern an den Frontseiten und am Kühler: Unter der spektakulären Karosserie des Inspiration Truck steckt innovative Highway-Pilot-Technologie.

Revolutionäre Technologie auf öffentlichen Highways
Im Mai 2015 haben wir den nächsten Meilenstein erreicht. Der US-Bundesstaat Nevada gab Daimler Trucks als weltweit erstem Hersteller grünes Licht für selbstfahrende Schwer-Lkw auf öffentlichen Highways. Gleich zwei Freightliner Inspiration Trucks zeigen hier im regulären Betrieb, wie die Highway-Pilot-Technologie der Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft zugutekommt.

Der Inspiration Truck basiert auf dem US-Serienmodell Freightliner Cascadia Evolution, erweitert um den Highway Pilot. Das System nutzt ein Set aus Radarsensoren, Stereokamera und Assistenzsystemen, wie den adaptiven Tempomaten (Adaptive Cruise Control), den Notbremsassistenten (Active Brake Assist) und den Spurhalte-Assistenten (Active Lane Keeping Assist). Damit kann der Highway Pilot das Kommando über den 505 PS starken Truck übernehmen: die Geschwindigkeit regeln, bremsen und lenken.

Autonome Lkw liefern Mehrwert in puncto Effizienz, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit
Während der Inspiration Truck autonom steuert, wird der Fahrer entlastet – und das vor allem auf ermüdenden und häufig eintönigen Fernstrecken, die heute einen großen Teil seiner Arbeit ausmachen. Und die Vorteile? Durch optimales Schalten und Bremsen werden Spritverbrauch und CO_2-Emissionen gesenkt sowie die Verkehrssicherheit erhöht.

Aufbruch in das neue Mobilitätszeitalter: schon heute Lösungen für den Transport von morgen
Jetzt wird der intelligente Highway Pilot auch auf deutschen Straßen getestet. Mit der Premierenfahrt des ersten autonom fahrenden Serien-Lkw Mercedes-Benz Actros auf der Autobahn A8 setzte Daimler im Oktober 2015 ein klares Signal. Die Erprobung im echten Verkehrsgeschehen ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Marktreife – und hin zu einem sicheren, nachhaltigen Straßengütertransport der Zukunft.

Plug-In-Hybride

Das Beste aus zwei Welten

Autonomes Fahren macht den Straßenverkehr ruhiger, vorausschauender und damit sicherer. Zudem stehen unsere sauberen Antriebstechnologien im Fokus. Mit der ökologischen Roadmap und der Hybridoffensive ist Daimler auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität.

Die ökologische Roadmap von Daimler zielt konsequent auf die weitere Effizienzsteigerung der Verbrennungsmotoren, die bedarfsgerechte Hybridisierung sowie lokal emissionsfreie Elektrofahrzeuge mit Batterie und Brennstoffzelle. Dabei haben wir die gesamte Umweltbilanz unserer Fahrzeuge im Blick – beginnend mit der Produktion über die Nutzung bis hin zur Wiederverwertung. Die Auszeichnung beim Automotive INNOVATIONS Award 2015 als »Innovationsstärkster Konzern« im Bereich »Alternative Antriebe« unterstreicht unsere nachhaltige Entwicklungsarbeit eindrucksvoll.

Extra-Schub für die neue Ära der Mobilität
Das Mercedes-Benz Forschungsfahrzeug F 015 Luxury in Motion und das Showcar Mercedes-Benz Vision Tokyo glänzen nicht nur mit autonomen Fahrkonzepten – souveräne Performance zeigen sie auch in puncto Antrieb. Ausgerüstet mit dem innovativen F-CELL PLUG-IN HYBRID, einer Kombination aus Elektromotor, einer besonders leistungsfähigen Hochvoltbatterie und Brennstoffzelle, bieten beide Fahrzeuge einen emissionsfreien Aktionsradius von rund 1.100 Kilometern und weisen damit weit in die Zukunft.

Schon heute setzen wir bei allen Serienmodellen ab der Mercedes-Benz C-Klasse aufwärts auf Hightech-Hybridantriebe. Plug-In-Hybride sind eine Schlüsseltechnologie in Richtung lokal emissionsfreie Automobile. Sie vereinen die Vorteile zweier Technologien; damit können unsere Kunden in der Stadt rein elektrisch fahren und bei langen Strecken von der Reichweite des Verbrennungsmotors profitieren.

Zehn neue Plug-In-Hybride bis 2017
Die erfolgreich gestarteten Plug-In-Hybridmodelle von Mercedes-Benz verbinden Dynamik und Komfort auf höchstem Niveau mit der Sparsamkeit eines Kleinwagens. Im Jahr 2015 haben wir weitere Modelle als Vorreiter der Daimler-Hybridoffensive vorgestellt. Ihr Verbrauch liegt zwischen 3,3 l/100 km beim GLE 500 e 4MATIC[1] und nur 2,1 l/100 km beim sparsamsten C 350 e[2]. Bis zum Jahr 2017 sollen insgesamt zehn zukunftsweisende Plug-In-Hybridmodelle mit Stern auf den Markt kommen.

1 GLE 500 e 4MATIC: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 3,3; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 78; Stromverbrauch in kWh/100 km 16,0.

2 C 350 e: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,4-2,1; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 54-48; Stromverbrauch in kWh/100 km 11,3-11,0.

Gut gerüstet für die Zukunft. Beim Einbau der Batterie in unsere Hybridfahrzeuge arbeiten Menschen und Roboter zusammen. Die Produktion wird damit ergonomischer und flexibler.

Digital

Verbunden mit der digitalen Fahrkultur von morgen

Schon immer galt das Auto als Inbegriff individueller Freiheit. Zusätzlich sind Menschen heute auch anders unterwegs: Sie sind »always on« und wollen im Fahrzeug genauso online bleiben. Wie der kontinuierliche Dialog zwischen Auto, Passagieren und Umgebung aussehen kann, zeigt nicht nur unser visionäres Forschungsfahrzeug F 015. Schon jetzt integrieren wir unser Produktportfolio in die digitale Welt der Kunden und verbinden Navigation, Infotainment und Fahrzeugsteuerung. Mercedes me vernetzt Menschen, Erlebnisse und Services; intelligente Co-Piloten an Bord der Mercedes-Benz Modelle sorgen für Sicherheit und Komfort. Als Pionier setzt Daimler auch die nächsten Meilensteine und begeistert mit Intelligent Drive next Level und Car-to-X-Technologie sowie vielen weiteren digitalen Diensten und Technologien. S. 30 ff.

Voll vernetzt
Neue Formen der Konnektivität entdecken.

daimler.com/innovation/vernetzung

Umfassend vernetzt – Wir gestalten die digitale Zukunft

Die intelligente Vernetzung von Daten eröffnet der Automobilbranche fundamental neue Möglichkeiten. Mit einer digitalen Prozesskette von der Forschung und Entwicklung über die Produktion bis hin zum Vertrieb ist Daimler bereits in die digitale Ära aufgebrochen. Als Wegbereiter dieses Wandels nutzen wir die Digitalisierung für innovative Fahrzeuge und Serviceangebote sowie für unsere Arbeitswelt. Damit beschleunigen wir profitable Prozesse und automobile Ideen – und bereichern die Mobilität der Zukunft.

Weit mehr als die umfassende Vernetzung des Automobils

Wie wird die Welt in naher Zukunft aussehen, in der Daimler die Geschäfte betreibt? Sicher ist: Die Digitalisierung ist längst ein selbstverständlicher Part des täglichen Lebens – und mit den Optionen der Datenvernetzung transformieren wir bereits hier und heute alle Bereiche unseres Unternehmens.

Als Premiumhersteller wollen wir auch bei der Digitalisierung führend sein und die großartigen Chancen des Internets und der Konnektivität aktiv nutzen. So hat sich Daimler vom führenden Automobilunternehmen inzwischen auch zum Mobilitätsanbieter entwickelt. Und wir nehmen weiter Fahrt in die vernetzte Mobilität von morgen auf.

Mit dem gleichen strategischen Stellenwert wie in »grünen Technologien« zu führen oder in neuen Märkten zu wachsen ist der digitale Wandel überall im gesamten Unternehmen verankert und damit Teil unseres Kerngeschäfts.

Unterstützt wird die Digitalisierung des Unternehmens durch die Initiative DigitalLife@Daimler. Hier entwickeln wir Strategien und realisieren Projekte zur digitalen Transformation aller Geschäftsbereiche. Im Mittelpunkt stehen dabei immer zwei Betrachtungsweisen: Was nehmen unsere Kunden direkt wahr – und was indirekt? Im ersten Fall richten wir den Blick darauf, wie unsere Produkte erlebt werden und wie wir mit Kunden in Beziehung treten. Indem wir unsere Prozesse digitalisieren, schaffen wir im zweiten Fall die Basis, Kundenwünsche mit innovativen Produkten noch flexibler und wirtschaftlicher zu erfüllen.

Digitales Datenmodell des Concept IAA: Durch modernste CAD-Verfahren entstanden 300 digitale Prototypen, von denen die aerodynamischste Variante umgesetzt wurde. S. 23

»Das Internet und die Konnektivität werden sowohl unsere Produkte als auch die Prozesse sowie die Art unserer Zusammenarbeit maßgeblich verändern.«

Digitalisierung der Kundenbeziehung – Wir sind dort, wo unsere Kunden sind
Virtuelle Kanäle, Social-Media-Formate und Communities sind ideale Plattformen für einen lebendigen Austausch zwischen Daimler und seinen Kunden – zu jeder Zeit und an jedem Ort. Im Mercedes me Portal oder mit der Mercedes me App kann jeder Teil der faszinierenden Mercedes-Benz Welt werden, und davon profitieren alle: Interessenten erreichen uns überall, wo sie gerade sind, und Kunden haben online Zugriff auf ihre Fahrzeugdaten. Wir sind direkt am Puls des Markts und können unsere Premiumprodukte ideal an den dynamischen Ansprüchen der Kunden ausrichten. S. 18 f.

Digitale Geschäftsmodelle – Mit Innovationen und weiterentwickelten Produkten faszinieren
Unsere Kernkompetenz ist der Fahrzeugbau. Diese erweitern wir durch digitale Technologien, etwa beim autonomen und unfallfreien Fahren oder bei der weiteren Verschmelzung von Navigation, Entertainment und Fahrzeugsteuerung. Gleichzeitig sind vernetzte Dienstleistungssysteme wie unsere Mobilitätsplattform moovel und das Carsharing-Modell car2go ein wichtiges Geschäft. Eine große Entwicklung, die erst an ihrem Anfang steht! S. 20 f.

Digitalisierung der Wertschöpfungskette – Schlüssel, um Kundenwünsche individuell und effizient erfüllen
Rund um den Globus werden die Anforderungen der Kunden vielfältiger und komplexer, und das berührt den gesamten Produktlebenszyklus: von der Idee über die Entwicklung und Fertigung bis hin zur Auslieferung des Fahrzeugs einschließlich der damit verbundenen Services. Mit durchgängig vernetzten Prozessen tragen wir dazu bei, unsere Produkte noch individueller sowie deren Fertigung noch flexibler und wirtschaftlicher zu gestalten. S. 23 f.

Mitarbeiter für die digitale Welt begeistern und befähigen – Freiraum für innovative Ideen!
Kürzere Kommunikationswege und ein kontinuierlicher kreativer Dialog über Bereichs- und Hierarchiegrenzen hinweg: Durch die digitale Vernetzung bereichern wir auch unsere Arbeitswelt. In internen sozialen Netzwerken sowie bei Projekten, Events und Open Spaces können sich Daimler-Mitarbeiter weltweit austauschen und Ideen für die Mobilität von morgen generieren. Damit stärken wir einen eigenverantwortlichen Gründergeist und unsere Innovationskultur. S. 25

Daimler treibt vernetztes Fahren und Datenschutz voran

Wenn das Auto der Zukunft mehr und mehr zum intelligenten digitalen Begleiter wird, bedeutet das auch, dass es nicht nur sicher im Straßenverkehr sein muss. Es muss auch sorgsam mit den Daten umgegangen werden – denn Datenschutz ist Kundenschutz. Daimler fördert dies mit klaren Prinzipien und gezielten Maßnahmen. Wir schützen unsere Kunden, ihre Fahrzeuge und Daten, indem wir unsere Prinzipien Transparenz, Selbstbestimmung und Datensicherheit bereits in den Entwicklungsprozess einfließen lassen.

Mercedes me

Die Mercedes-Benz Welt neu entdecken

Faszinierende Produkte, Services und Events: Einfach einloggen, und Mercedes-Benz ist genau dort, wo der Kunde gerade ist. Als Treiber neuer digitaler Konzepte begeistert Mercedes me mit kundenorientierten Angeboten und Services und Events, die weit über das klassische Automobil hinausgehen.

Mercedes me eröffnet einen ganz persönlichen Zugang in die exklusive Markenwelt von Mercedes-Benz. Diese digitale Plattform bietet Mobilitäts-, Konnektivitäts-, Service- und Finanzdienstleistungen, aber auch Inspiration für Reise, Lifestyle und Unterhaltung.

Verbunden mit der Lebenswelt von Kunden und Interessenten
Herzstück von Mercedes me ist die Vernetzung mit den Kunden. Dabei stehen der persönliche Lebensstil und die Mobilitätsbedürfnisse jedes einzelnen Nutzers im Mittelpunkt – ganz gleich, ob jemand bereits einen Mercedes-Benz fährt, car2go, Mercedes-Benz Rent oder moovel nutzt oder noch mit einem Fahrzeug eines anderen Herstellers unterwegs ist. Seit 2014 setzt Daimler mit Mercedes me den Maßstab für individuelle Kundenbetreuung. Mit Mercedes me begegnet Daimler den Menschen sowohl im Internet als auch in der realen Welt. Jeder kann individuell entscheiden, wann und wo er welche Angebote nutzen möchte: zu Hause auf dem Sofa via Tablet, auf Reisen über das Smartphone, in einem der Mercedes me Stores oder bei einem »Discover me« Lifestyle-Event.

Einstieg in die Welt der Finanzdienstleistungen von Daimler
Mercedes me ist auch ein perfekter Einstieg in die Welt der Daimler-Finanzdienstleistungen: Unsere Produktfinder und Ratenrechner weisen den Weg zur individuell maßgeschneiderten Finanzierung und ermöglichen die Bezahlung des Wunschfahrzeugs passend zur persönlichen Finanzplanung – so können unsere Kunden mittels der gewählten Anzahlungshöhe sowie der vereinbarten Vertragslaufzeit über die Höhe ihrer monatlichen Raten mitentscheiden. Wer immer das neueste Fahrzeugmodell fahren möchte, liegt mit unseren flexiblen Leasingangeboten goldrichtig.

Natürlich finden die Kunden über Mercedes me auch die passende Versicherung für ihren Traumwagen: Die von uns mit der Versicherungswirtschaft entwickelten Kfz-Versicherungslösungen gewähren umfassenden Schutz und stellen sicher, dass ihr Fahrzeug im Schadenfall stets von Fachleuten nach Herstellervorgaben repariert wird. Auch Mobilitätsangebote von Daimler wie car2go und moovel können über Mercedes me schnell und komfortabel angesteuert werden. S. 20 f.

Mercedes me App: Live-Zugriff auf das Fahrzeug
Noch mehr Nutzen bietet die kostenlose Mercedes me App. Damit können die Kunden überall und zu jeder Zeit zahlreiche Fahrzeug-Statusinformationen abrufen, die Standheizung aus der Ferne steuern oder die Autotüren von unterwegs öffnen und verriegeln. Daneben ermöglicht die App die bequeme Tür-zu-Tür-Navigation, die nicht nur die Fahrstrecke, sondern auch den Fußweg zum geparkten Auto miteinschließt.

Tankstand? Fahrzeugheizung? Türschloss? – Alles ok!
Via Mercedes me App gibt es Fahrzeuginformationen auf Apple Watch, iPhone und Android-Smartphone.

connect.mercedes.me

»Sage mir, wie du lebst, und ich zeige dir dein perfektes Fahrzeug.«

She’s Mercedes & Lifestyle-Konfigurator

Ganz nah bei den Kundinnen und Kunden

Neue Wege in der Kundenansprache geht Daimler mit der exklusiven Plattform She’s Mercedes und dem innovativen Mercedes-Benz Fahrzeug-Konfigurator, der die individuelle Lebenswelt der Kunden widerspiegelt.

She’s Mercedes verbindet und inspiriert
Mit maßgeschneiderten Angeboten in der digitalen und realen Welt geht Daimler künftig noch stärker als bisher auf die Wünsche und Bedürfnisse von Frauen ein. Nicht ohne Grund, spielen sie doch im weltweit wachsenden Automobilmarkt eine bedeutende Rolle.

She’s Mercedes heißt die Initiative zur gezielten Ansprache von Frauen, und sie vereint eine Internetplattform mit exklusiven Veranstaltungsformaten an unterschiedlichen Locations. Im Zentrum aller Aktivitäten steht der Dialog – für beide Seiten. Im She’s Mercedes Netzwerk können sich Frauen austauschen, neue Ideen entwickeln und Kontakte knüpfen. Gleichzeitig bringt ihnen Mercedes-Benz die Markenwelt des Sterns näher und lernt ihre Ansprüche rund um Mobilität noch besser kennen.

Mercedes-Benz Modelle schnell und spielerisch konfigurieren
Parallel zu She’s Mercedes integriert Mercedes-Benz einen völlig neuen Fahrzeugkonfigurator in die Online-Welt. Ziel ist es, die Auswahl des Wunschautos so einfach wie möglich zu gestalten, ohne ein Technik-Fan sein zu müssen. Der Kunde erstellt dazu ein Profil seiner Vorlieben in Bereichen wie Architektur, Musik, Reisen, Sport und Wohnen. Passend zu seiner Lebenswelt erhält er daraufhin fünf Modell- und Ausstattungsvorschläge, die er auf Wunsch weiter individualisieren kann.

Der Lifestyle-Konfigurator ist seit Ende 2015 in Deutschland online und wird weltweit auf den nationalen Mercedes-Benz Websites sukzessive als Alternative zum klassischen Fahrzeugkonfigurator angeboten.

Information & Emotion
Die Networking- und Inspirationsplattform für starke Frauen.

mercedes.me/she

moovel & car2go

Mit individuellen Mobilitätskonzepten bewegen

Menschen sind zunehmend auch multimodal mobil: Je nach Bedarf nutzen sie unterschiedliche Verkehrsmittel und wollen die Fahrten auch unterwegs organisieren. moovel und car2go liefern erfolgreiche Lösungen für die neue Mobilitätskultur.

Mobiltechnologien und GPS-Ortung sorgen dafür, dass Fahrzeuge und Services flexibel miteinander verknüpft und genau dort genutzt werden können, wo sie gerade von den Kunden gewünscht sind. Willkommen in der Sharing Society! Unsere Mobilitätsplattform moovel und das Free Floating Carsharing-Modell car2go zeigen, wo die Reise hingeht.

Suchen, buchen, fahren – moovel
Mit moovel ist Daimler Pionier bei innovativen urbanen Mobilitätsdienstleistungen. Nutzer können über eine kostenlose App verschiedene Verkehrsmittelangebote hinsichtlich Fahrtdauer und Kosten miteinander vergleichen, ihre optimale Route von A nach B auswählen und in vielen Fällen gleich bargeldlos bezahlen.

moovel Partner sind car2go, Flinkster, mytaxi, Taxi-Ruf, Mietfahrräder, der ÖPNV und die Deutsche Bahn.

Einfach. Immer. Überall – car2go
Durch die Großstadt zu flitzen und flexibel alle Ziele zu erreichen, das ist mit car2go so einfach wie mobiles Telefonieren. car2go setzt zusätzlich zum Internet konsequent auf das Smartphone als zentrale Schnittstelle für die Abwicklung: Suchen, Buchen, Öffnen und Schließen der Fahrzeuge sowie die Bezahlung laufen über ein Gerät. Mehr als zwei Drittel aller Mieten erfolgen bereits auf diese Weise. Das zeigt, dass die Kunden von der App als Fahrzeugschlüssel überzeugt – und wir auf dem richtigen Weg sind.

Mit car2go ist Daimler Marktführer im stationsunabhängigen Free-Floating Carsharing. Mit rund 14.500 smart fortwo – darunter 1.600 batterieelektrisch angetriebene – an 31 Standorten in Europa und Nordamerika ist car2go das weltweit größte Carsharing-Unternehmen. Inzwischen wird alle 1,4 Sekunden eine car2go Miete von einem der über 1,2 Millionen Kunden begonnen. Nach einer erfolgreichen Testphase wird car2go ab Frühjahr 2016 erstmals auch in einer chinesischen Metropole ausgerollt.

Digital Awards für moovel und mytaxi

Nicht nur Start-ups ist es vorbehalten, sich dem Markt dynamisch anzupassen. Mit moovel verdeutlicht Daimler, wie das Kerngeschäft um innovative digitale Geschäftsfelder ergänzt werden kann. Ein Erfolg, der auf der Münchener Digitalkonferenz DLD mit der Verleihung des Focus Digital Star Awards 2015 gewürdigt wurde. Auch der moovel Partner mytaxi wurde im Jahr 2015 ausgezeichnet: beim Deutschen Digital Award in Berlin als »Digital Company of the Year«.

moovel – die Mobilitäts-App für ihre Stadt
Mit moovel finden Sie die verfügbaren Mobilitätsdienste und kommen ganz einfach ans Ziel.

moovel.com/de/DE

Die Stadt ist voller aufregender Orte.

Detroit Connect & FleetBoard

Optimale Transportlogistik dank digitaler Dienste

Zusätzlich zur normalen Fracht liefern vernetzte Lkw ganz »nebenbei« noch wertvolle Daten zu Fahrzeug, Ladung, Verkehr oder Wetter. Bringt man diese Daten in die Cloud, eröffnen sich völlig neue Möglichkeiten – für alle die an der Logistik beteiligt sind.

Die Telematiksysteme Detroit Connect und FleetBoard sind Meilensteine auf dem Weg in diese Zukunft. Sie gehören für viele Fernfahrer schon heute zum Berufsalltag.

Geringerer Kraftstoffverbrauch, höhere Fahrzeugverfügbarkeit und weniger Wartungskosten – Telematikdienste bieten Lkw-Flotten viele Vorteile. Mit FleetBoard in Europa, Südafrika und Brasilien sowie Detroit Connect in den USA und Kanada hat Daimler Trucks passgenaue Lösungen für die Märkte. Beide Systeme haben bereits das Vertrauen der Kunden gewonnen und sind eine hervorragende Ausgangsbasis für kommende Entwicklungen.

FleetBoard: effiziente Lkw-Flottensteuerung
Daimler FleetBoard ist europaweit der führende Telematikanbieter für Lkw, Transporter und Busse. Das System liefert Daten rund um Fahrer, Flotte und Auftrag, vernetzt das Logistiksystem und schafft Transparenz auf allen Ebenen. So können beispielsweise jederzeit die Fahrzeugposition ermittelt sowie Daten vom und zum Fahrzeug übertragen werden. Außerdem wird der Fahrer während der Fahrt durch einfach zu bedienende Technik unterstützt. Das Resultat: optimierte Lkw-Auslastung, geringerer Kraftstoffverbrauch, höhere Fahrzeugverfügbarkeit – und mehr Wirtschaftlichkeit als je zuvor. Heute ist FleetBoard in Europa in nahezu jedem zweiten neuen Lkw im Einsatz.

Bereits über 5.000 FleetBoard Kunden können das umfassende App-Portfolio für Android und iOS Smartphones oder Tablet-PC nutzen. Sowohl Auftraggeber als auch Disponent, Fahrer oder Subunternehmer sind damit in der Lage, schnell, flexibel und ortsunabhängig ihre jeweils benötigten Daten abzurufen.

Detroit Connect: Ferndiagnose und Flottenüberwachung
Detroit Connect ermöglicht den Datenaustausch zwischen Truck, Fahrer, Fuhrparkbetreiber und Werkstatt. Es ist die erste Telematiklösung in den USA und Kanada, die mit einem bordeigenen Diagnose- und Flottenüberwachungssystem die Ursache für Störmeldungen während der Fahrt ermitteln kann. Das Telematiksystem von Daimler Trucks wird bereits in über 150.000 Fahrzeugen eingesetzt.

Virtual Technician unterstützt Trucker
Leichte Störung oder mehr? Eine blinkende Motorkontrollleuchte kann alles Mögliche bedeuten. US-amerikanische und kanadische Trucker können in solchen Fällen auf den Virtual Technician von Detroit Connect zählen. Bei aufleuchtender Warnanzeige wird eine Echtzeitaufnahme vom technischen Zustand des Motors an das Detroit Kundenservice Center zur Problemanalyse gesendet. Daraufhin erhält der Fahrer eine Handlungsempfehlung und kann individuell reagieren. Unter dem Strich lassen sich durch die Ferndiagnose servicebedingte Ausfallzeiten und Wartungskosten reduzieren, der Flottenbetreiber profitiert von um bis zu 20 Prozent weniger Reparaturkosten und 6 Prozent höheren Betriebszeiten.

Daimler Trucks forciert die Lkw-Vernetzung mit Investition in Zonar Systems
Mit der Beteiligung an Zonar Systems, einem führenden Entwickler und Anbieter von Logistik-, Telematik- und Konnektivitätslösungen, führt Daimler die Aktivitäten im Bereich vernetzter Fahrzeugdienste konsequent fort. Künftig werden Daimler Trucks North America und Zonar gemeinsam Anwendungen für den US-Markt realisieren. Beide Unternehmen verbindet bereits eine fünfjährige Partnerschaft: durch den Virtual Technician, Detroit Connect und die gleiche Vision – optimale Transportlogistik durch intelligente Vernetzung.

»Mit dem Anschluss an die Cloud werden unsere Trucks Teil eines logistischen Gesamtnetzwerks.«

Concept IAA

Wenn sich Mensch und Maschine intelligent vernetzen

Das visionäre Mercedes-Benz Concept IAA vereint eine bisher unerreichte Aerodynamik mit aufregendem Design – zugleich zeigt der »Digital Transformer«, wie weit Daimler bei der digitalisierten Automobilentwicklung und -produktion fortgeschritten ist.

Zukunft per Knopfdruck, das wird mit dem Concept IAA (Intelligent Aerodynamic Automobile) hautnah erlebbar. Durch ausgefeilte Veränderungen an seiner Karosserie transformiert das viertürige Coupé zum aerodynamischen Weltrekordler mit einem cw-Wert von 0,19. Eine innovative Idee von Daimler, die ohne digitale Vernetzung unterschiedlicher Wertschöpfungsstufen nicht möglich gewesen wäre.

Digitaler Prototyp: mehr Präzision, kürzere Innovationszyklen, mehr Tempo
Die herausragenden Eigenschaften des Concept IAA sind das Ergebnis einer nahezu rein digitalen Entwicklung. Durch modernste CAD-Verfahren entstanden 300 digitale Prototypen, aus denen die aerodynamischste Variante umgesetzt wurde – in einer Rekordzeit von zehn Monaten. Welche Chancen sich mit Digital Prototyping für die Serienentwicklung ergeben, liegt auf der Hand. Durch digitale Simulationen und die Nutzung von »Big Data« nehmen individuelle Fahrzeuge und neueste Technologien künftig schneller und wirtschaftlicher als je zuvor konkrete Formen an.

Digitale Produktion: mehr Vielfalt, mehr Ergonomie
Je dynamischer der Markt, desto mehr Spielraum benötigen wir auch in der Produktion, etwa um kurzfristig auf Kundenwünsche reagieren zu können. Der Schlüssel dazu ist die Verbindung der physischen und digitalen Welt entsprechend der Vision »Industrie 4.0«. Dass die Vernetzung der Wertschöpfungskette bei Daimler schon Realität ist, zeigt die neue Mercedes-Benz E-Klasse. Von der Entwicklung und Produktion bis zum Vertrieb wurde sie von der Digitalisierung geprägt.

Bei der Digitalisierung unseres Unternehmens bildet die Smart Factory ein Kernstück. In der digitalen Fabrik der Zukunft sind Fertigungsanlagen, Bauteile sowie die Umgebung untereinander und mit dem Internet vernetzt. Und noch wichtiger: Mensch und Roboter arbeiten zusammen – die Produktion wird damit wandlungsfähiger und ressourceneffizienter, und wir erreichen noch mehr Ergonomie für die Mitarbeiter.

Das Konzept wird sukzessive im globalen Fertigungsnetzwerk von Mercedes-Benz umgesetzt. Seit dem Produktionsstart der neuen E-Klasse werden bereits zahlreiche Elemente aus dem Baukasten der Smart Factory angewendet.

TecFabrik: Neue Technologien für die Serienproduktion
Auch bei innovativen Fertigungskonzepten ist Daimler ein Schrittmacher. Bevor neue Produktionsverfahren jedoch den Sprung in die Serienfertigung schaffen, werden sie in der TecFabrik intensiv erprobt. So haben wir als erster Automobilhersteller die Potenziale des sensitiven Roboters erkannt und testen diesen nun in der Versuchsfabrik von Mercedes-Benz.

Kollege Roboter: Mensch und Maschine arbeiten Hand in Hand
Modernste Leichtbauroboter ermöglichen eine kooperative Zusammenarbeit zwischen Arbeiter und Maschine – ohne Schutzzaun. Durch Sensoren erfassen sie ihren Nahbereich und stoppen, wenn ein Mensch sich im Aktionsradius aufhält. Oft ist ein direkter Kontakt sogar ausdrücklich erwünscht. So legen einige Helfer erst durch einen kleinen Schubser oder die Bewegung des Gelenkarms mit der Arbeit los. Im Mercedes-Benz Werk Untertürkheim erhalten die Mitarbeiter bei der Serienproduktion von Doppelkupplungsgetrieben bereits Unterstützung durch Roboter der neuesten Generation.

»Mit der Vision ›Industrie 4.0‹ realisieren wir die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette – von der Konstruktion und Entwicklung über die Produktion bis hin zu Vertrieb und Service.«

Der »InCarRob« sitzt im Fahrzeug und entlastet die Mitarbeiter bei anstrengenden Über-Kopf-Tätigkeiten.

Freiräume für neue Ideen

Ein Weltkonzern mit Gründergeist

Daimler geht auch im digitalen Zeitalter voraus und schafft die Voraussetzungen für eine agile, vernetzte Organisation. So können unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Kreativität voll ausschöpfen.

Wir entwickeln Schritt für Schritt eine neue digitale Arbeitskultur. Raum dazu bieten das interne soziale Netzwerk Daimler Connect, Events, Workshops, Diskussionsforen oder Ideenwettbewerbe.

DigitalLife Day: Freiräume für Kreativität und Vernetzung
Über die Veranstaltungsreihe DigitalLife Day führen wir den kontinuierlichen Dialog zum digitalen Wandel fort und nehmen die Mitarbeiter mit auf den Weg in die Zukunft. Mit dem Ziel, den Innovationsgeist weiter zu fördern, verknüpfen wir unsere Stärken als Weltkonzern noch enger mit den Qualitäten eines Start-up-Unternehmens. Ob Smartphone-App zur Steuerung der persönlichen Life-Balance oder die Nutzung interaktiver Datenbrillen bei der Fahrzeugreparatur, schon die Mitarbeiter-Ideenwettbewerbe beim DigitalLife Day 2015 verdeutlichen, wie wichtig Inspirationen aus der Mitte der Belegschaft für den Unternehmenserfolg sind.

HR Innovation – Projekt Peninsula: Mercedes-Benz Vans erhält Impulse aus der Gründerszene
In einem Co-Working-Office in der Start-up-Metropole Berlin arbeiten Daimler-Mitarbeiter seit Herbst 2015 gemeinsam mit Experten aus der Gründerszene an Zukunftslösungen für Transport und Warenbeförderung im Van-Bereich. Auf der Halbinsel »Peninsula«, abseits von Konzernstrukturen, wirken unterschiedliche berufliche Hintergründe und Denkansätze zusammen – als wertvolle Impulse für Mercedes-Benz Vans.

Hackathon über Grenzen hinweg: überregional, cross-divisional und interdisziplinär
Neben Hackathons in Indien und Deutschland veranstaltete Mercedes-Benz Research & Development North America (MBRDNA) im Sommer 2015 in einer der kreativsten Gegenden der Welt, im Silicon Valley, einen Hackathon. Zur dreitägigen Veranstaltung kamen über 100 Programmierer und Kreative zusammen, die Apps zur Anwendung rund um Mercedes-Benz Fahrzeuge erstellten. Das MBRDNA-Headquarter ist Teil des globalen R&D Netzwerks und profitiert seit 1995 vom besonderen Erfindergeist und von der einmaligen Kultur der Zusammenarbeit im Silicon Valley.

»Mit innovativen Formaten fördern wir eine vernetzte Arbeitskultur und den Start-up-Spirit im Unternehmen.«

Information, Inspiration, Innovation
Der Film vom DigitalLife Day 2015 bietet Ein- und Ausblicke in unsere Arbeitswelt von morgen.

daimler.com/digitallife

Premium in allen Größen

Der brandneue SUV Mercedes-Benz GLS ist ein Highlight unserer Modelloffensive und beweist einmal mehr, dass Daimler die richtige Strategie verfolgt: Mit unserem jüngsten und breitesten Portfolio aller Zeiten sprechen wir mehr Kunden an als je zuvor. Im Wachstumsmarkt der Geländewagen haben wir unsere Modellpalette vollständig erneuert und zudem mit der neuen Mercedes-Benz E-Klasse die Maßstäbe in puncto modernem Luxus, Konnektivität und autonomem Fahren gesetzt. Mit unseren Trucks, Vans und Bussen sind wir ebenfalls hervorragend positioniert. Ein wichtiger Grund dafür ist unsere Stärke in Sachen Sicherheit und Effizienz. Und auch in Zukunft werden wir mit beispielhaften Produkten und Technologien vorausfahren.

Beste Performance in jedem Segment
Die Produktwelt von Daimler erleben.

daimler.com/produkte/

Souverän auf jedem Terrain – Produkte für alle Lebenswelten

Daimler steht für erfolgreiche Marken, herausragende Pkw und Nutzfahrzeuge sowie für maßgeschneiderte Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen. Mit unserer Produktoffensive sind wir auf profitablem Wachstumskurs und haben bereits in vielen Klassen eine Spitzenposition erreicht. Mit neuen faszinierenden Modellen und wegweisenden Technologien nehmen wir weiter Fahrt auf – und sorgen dafür, dass wir zusätzlich zu unseren loyalen Kunden auch neue Käufer begeistern und überzeugen.

Mercedes-Benz SUV-Offensive

Beherrschen jeden Untergrund perfekt

»Wir haben gute Gründe, den SUVs größte Aufmerksamkeit zu schenken: Es sind faszinierende Automobile in einem weltweit wachsenden Markt.«

Bereit für unzählige Abenteuer? Die neue SUV-Generation von Mercedes-Benz begeistert mit geballter Geländewagen-Genetik, ihrem neuen Design sowie einem außergewöhnlichen Maß an Fahrdynamik, Komfort und Sicherheit.

»G« ist unser Inbegriff für Geländekompetenz – seit Erfindung der G-Klasse, des ersten Offroaders mit Stern. Seine Gene finden sich heute in allen SUVs von Mercedes-Benz wieder und tragen das jetzt auch deutlich erkennbar im Namen. Nach dem kompakten GLA erobern seit 2015 der neue GLC, der GLE (vormals M-Klasse) sowie die neue G-Klasse die Welt auf und abseits der Straßen.

Das innovative GLE Coupé erweitert unsere bisherige SUV-Palette um eine besonders sportliche Version: dynamisch wie ein Coupé und mit den imposanten Zügen eines Offroaders. Im Frühjahr 2016 folgt schließlich das SUV-Flaggschiff GLS (vormals GL). Mit insgesamt sechs Modellen in allen Klassen ist Mercedes-Benz damit die Premiummarke mit der breitesten Geländewagenpalette weltweit.

Formvollendet: die neue SUV-Ästhetik
Sinnliche Klarheit und moderne Ästhetik bereichern den klassischen Offroad-Look – auf diesen Nenner lässt sich die Designphilosophie der neuen Mercedes-Benz SUV-Generation bringen. Das dynamische Design weckt Emotionen und spielt ebenso mit puristischen Formen. Zugleich signalisieren positiv überspannte Flächen und präzise Linien unser Designkonzept. Fortgesetzt wird diese auch beim sportlichen Interieur, das mit hochwertigen Materialien und wegweisenden Infotainment-Systemen das markentypische Luxus-Ambiente vermittelt.

Noch komfortabler, effizienter und sicherer unterwegs
Auch technisch setzen die neuen Mercedes-Benz SUVs die Bestmarken. Dank umfangreicher Maßnahmenpakete wurden sowohl die Energieeffizienz als auch die Fahrleistung deutlich gesteigert. Je nach persönlichen Fahrervorlieben sorgen beispielsweise das DYNAMIC SELECT Fahrprogramm für individuelle Agilität und AIR BODY Control für besonderen Komfort auf jedem Gelände. Zudem unterstreichen modernste Assistenzsysteme den hohen Anspruch in puncto Sicherheit.

Abseits gewohnter Wege
Bildgewaltig und prominent besetzt inszeniert die SUV-Kampagne die Familie der Mercedes-Benz Geländewagen.

youtube.com/watch?v=kAtsl7XoJG0

»Die E-Klasse ist Kern der Marke Mercedes-Benz und definiert schon immer die Maßstäbe in der Business-Klasse. Jetzt führt sie diese Tradition mit zahlreichen Top-Innovationen fort.«

Die neue Mercedes-Benz E-Klasse

Die intelligenteste Business-Limousine

Mit der brandneuen E-Klasse präsentiert der Erfinder des Automobils das fortschrittlichste Serienfahrzeug der Welt. Die Business-Limousine definiert Bestmarken in puncto Sicherheit, Effizienz und automobile Intelligenz.

Schon von außen präsentiert sich die neue E-Klasse stilsicher und kraftvoll. Die Autotüren öffnen sich per Smartphone, das zum Fahrzeugschlüssel wird. Im Innern begeistern die Eleganz der Luxusklasse und kultivierte Sportlichkeit. Die großzügige Raumarchitektur, edle Materialien und Technik vom Feinsten signalisieren: Das ist Interieur-Design next Level und der Maßstab für die moderne Business-Klasse.

Trendsetter im Segment – digitales Widescreen-Cockpit
Das Highlight im Innenraum der mit COMAND Online ausgestatteten E-Klasse sind zwei hochauflösende, brillante Displays mit jeweils 12,3 Zoll Bilddiagonale der nächsten Generation. Optisch verschmelzen beide Displays zu einem Widescreen-Cockpit. Als zentrales Element betont es die horizontale Ausrichtung des Interieurs und umfasst ein Display mit virtuellen Instrumenten im Blickfeld des Fahrers sowie eines über der Mittelkonsole. Das Screendesign lässt sich aus drei Stilen selbst wählen: »Classic«, »Sport« und »Progressive«.

Weltpremiere – Infotainment-Steuerung per Wischbewegung
Erstmals halten berührungssensitive Touch Controls in das Lenkrad eines Autos Einzug, die wie eine Smartphone-Oberfläche auf horizontale und vertikale Wischbewegungen reagieren. Damit lässt sich das gesamte Infotainment-System intuitiv und ergonomisch steuern – ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen.

Zusätzlich bietet die neue E-Klasse auch bekannte Bedienelemente wie das Touchpad mit Controller, die LINGUATRONIC Sprachsteuerung sowie Ein- und Ausschalter erstmals auch für bestimmte Fahrerassistenzsysteme.

Ein intelligentes Grafikdesign mit brillanten Visualisierungen unterstreicht das faszinierende Bedienkonzept. Durch animierte Darstellungen wird die Wirkung der Assistenzsysteme noch rascher erfasst und damit noch besser erlebbar.

Wegweisende Motoren für neue Dimensionen an Effizienz und Dynamik
Höchst innovativ zeigt sich auch die Antriebspalette der Business-Limousine. So startet die neue E-Klasse mit einem Vierzylinder-Benzinmotor und einem neuen Vierzylinder-Dieselmotor. Trotz des reduzierten Hubraums bringen die neuen Selbstzünder noch mehr Leistung auf die Straße – bei Verbrauchswerten, die bislang nur wenige und wesentlich kleinere Fahrzeuge vorweisen können.

Im Rahmen unserer Daimler-Hybridoffensive wird auch ein Plug-In-Hybrid der dritten Generation die Modellpalette ergänzen. Er ermöglicht über 30 km rein elektrisches, lokal emissionsfreies Fahren. Der Vierzylinder-Ottomotor in Kombination mit dem Elektromotor begeistert mit der Leistung eines Sportwagens und einem Verbrauch weniger als ein Kleinwagen. In Verbindung mit dem Leichtbau und Aerodynamikbestwerten setzt die E-Klasse neue Effizienzmaßstäbe. S. 12 f.

Senkt das Stresslevel und intensiviert die Sicherheit sowie den Fahrspaß: Fahrerassistenzpaket der nächsten Generation
Bereits serienmäßig verfügt die neue Mercedes-Benz E-Klasse über den »Aktiven Bremsassistenten«, der den Fahrer vor Crashsituationen warnt, bei Notbremsungen unterstützt oder selbst bremst. Erkannt werden nicht nur Fahrzeuge, sondern auch querende Fußgänger. Ebenfalls an Bord sind der ATTENTION ASSIST mit einstellbarer Empfindlichkeit sowie der Seitenwind-Assistent.

Zu den Highlights des optionalen Fahrerassistenzpakets gehören bewährte, wesentlich weiterentwickelte Systeme, wie der Aktive Spurhalte-Assistent, der Aktive Totwinkel-Assistent und PRE-SAFE® PLUS – sowie eine Vielzahl bahnbrechender Innovationen, durch die auch das autonome Fahren zum Greifen nah wird.

DRIVE PILOT – weiterer technologischer Brückenschlag zum autonomen Fahren
Der DRIVE PILOT ermöglicht es, auf Autobahnen und Landstraßen automatisch den korrekten Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen zu halten und erstmals im Geschwindigkeitsbereich bis 210 km/h zu folgen. Der Fahrer muss weder bremsen noch Gas geben und wird vom Lenk-Pilot unterstützt – auch in leichten Kurven. Ebenfalls einzigartig: Bis 130 km/h kann das System durch Berücksichtigung von umgebenden Fahrzeugen, Parallelstrukturen und sogar bei fehlenden Linien aktiv eingreifen. Damit entlastet der DRIVE PILOT den Fahrer insbesondere im Kolonnen- und Stauverkehr wirkungsvoll.

Eine weitere stressvermeidende Neuerung ist der Geschwindigkeitslimit-Pilot. Über Kamera erkannte Tempobeschränkungen oder über Navigation bekannte Limits regelt das System selbstständig ein.

Auf der Überholspur mit dem Aktiven Spurwechsel Assistent
Als Bestandteil des DRIVE PILOT unterstützt der neue radar- und kamerabasierte Assistent beim Spurwechsel auf mehrspurigen Straßen. Einfach den Blinker für mindestens zwei Sekunden setzen, und die neue E-Klasse steuert auf die vom Fahrer ausgewählte und als frei erkannte Spur.

Fußgängern kontrolliert ausweichen – Ausweich-Lenk-Assistent
Initiiert der Fahrer in einer Gefahrensituation bewusst oder instinktiv einen Ausweichvorgang, so kann die neue Funktion den Lenkvorgang unterstützen und das anschließende Geradstellen des Fahrzeugs erleichtern.

PRE-SAFE® Impuls Seite und PRE-SAFE® Sound
PRE-SAFE® Impuls Seite ist Teil des Fahrassistenzpakets PLUS. Bei einer erkannten, unmittelbar bevorstehenden Seitenkollision bewegt es den Fahrer oder Beifahrer seitlich weg vom Gefahrenbereich.

PRE-SAFE® Sound lässt bei einer erkannten Kollisionsgefahr über die Fahrzeug-Soundanlage ein kurzes Rauschsignal ertönen. Dieses kann einen Schutzreflex im Innenohr auslösen und das Gehör der Insassen auf das zu erwartende Unfallgeräusch schützend vorbereiten.

Car-to-X-Kommunikation erweitert den Horizont
Bereits 2013 hat Mercedes-Benz als erster Hersteller die Car-to-Car-Fahrzeug-Vernetzung mit einer Nachrüstlösung in Serie gebracht. Nun folgt in der neuen E-Klasse die nächste Stufe mit der weltweit ersten vollintegrierten serienmäßigen Car-to-X-Lösung. Der mobilfunkgestützte Informationsaustausch mit anderen Fahrzeugen ermöglicht sozusagen »den Blick um die Ecke oder durch Hindernisse hindurch«.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Der Fahrer wird schneller als bisher vor Gefahren, wie ein Stauende in der Kurve, ein Pannenfahrzeug am Straßenrand, Baustellen oder vor Starkregen oder Straßenglätte gewarnt. Die neue E-Klasse dient dabei gleichzeitig als Empfänger und Sender, da Warnmeldungen automatisch oder manuell vom Fahrer an das Backend übermittelt werden.

Smartphone-Integration verknüpft die Lebenswelt der Kunden mit den Ansprüchen an eine moderne Business-Limousine
Neben dem Arbeitsplatz und dem privaten Umfeld wird die neue E-Klasse auch zum dritten Lebensraum, in dem das Smartphone eine besondere Rolle spielt. Neue Technologien ermöglichen das kabellose Laden und die Antennenkopplung. Einfach das Gerät auf die Induktionsfläche legen, und schon verbindet es sich über Near Field Communication (NFC) mit dem Multimediasystem. Und ein weiterer Vorteil: Über NFC wird das Smartphone zum digitalen Fahrzeugschlüssel.

Ferngesteuert ein- und ausparken – mit dem Remote Park-Pilot
Und die neue E-Klasse macht noch einen Traum wahr: Sie lässt sich von außen via Smartphone in die Garage oder in Parklücken ein- und ausparken. Die Passagiere können dann bequem ein- und aussteigen.

Masterpiece of Intelligence
Das Special zur neuen E-Klasse.

daimler.com/produkte/specials/neue-e-klasse

Die Nase vorn mit der Testlizenz zum autonomen Fahren

Ihre Intelligenz macht die neue E-Klasse auch zum Meilenstein auf dem Weg zum selbstfahrenden Automobil – für Mercedes-Benz ebenso wie für die gesamte Automobilbranche. Aktueller Beweis dafür: Als erstes Serienfahrzeug weltweit hat die neue E-Klasse im Vorfeld der CES in Las Vegas eine Zulassung für autonome Testfahrten im Alltagsbetrieb erhalten. Seit Januar 2016 sind keine Prototypen, sondern drei serienmäßige Limousinen auf den Interstates und State Highways im US-Bundesstaat Nevada unterwegs.

»In Summe bieten die zukunftsweisenden Assistenzsysteme Sicherheit, Komfort und Fahrerentlastung wie noch nie. Zugleich läutet die intelligente E-Klasse eine neue Ära der Digitalisierung und Vernetzung ein.«

Erneut bis zu 4 % weniger Kosten für Treibstoff und AdBlue bei Mercedes-Benz und Setra Reisebussen.

Mit der neuesten Generation des OM 471 baut der Mercedes-Benz Actros seine Effizienzvorteile nochmals deutlich weiter aus.

Neueste Motorengeneration OM 471

Taktgeber für effizienteste Trucks und Busse

Wer hat eigentlich gesagt, Ökologie und Ökonomie ließen sich nicht in Einklang bringen? Mit der neuesten Generation OM 471 liefert Daimler eine zukunftsweisende Lösung: Die zweite Innovationsstufe ist so effizient wie nie zuvor.

Ob bei Vans, Trucks oder Bussen: Wirtschaftlichkeit hat höchste Priorität beim Güter- und Personentransport. Kraftstoffersparnis und weniger CO_2-Ausstoß sind die wesentlichen Faktoren, die unseren Kunden einen wirtschaftlichen Vorteil und der Gesellschaft einen Mehrwert bringen. Deshalb hat Daimler den Verbrauch abermals deutlich gesenkt – mit dem konsequent weiter optimierten OM 471.

Quadratur des Kreises: erneut weniger Verbrauch und Emissionen sowie weiter gesteigerte Leistung
2011 war er eine Revolution, der völlig neu entwickelte Motor OM 471 von Mercedes-Benz. Mit weltweit 250.000 Einheiten ist er der meistverkaufte Motor für unsere schweren Nutzfahrzeuge. Mit der neuesten Generation des OM 471 bauen wir die Effizienzvorteile nun erneut weiter aus. Der Mercedes-Benz Actros sowie die Premiumreisebusse von Mercedes-Benz und Setra fahren so noch sparsamer und sauberer und bringen zugleich noch mehr Kraft auf die Straße.

Zweite Innovationsstufe nochmals effizienter
Fünf Leistungsstufen mit weiter optimiertem Drehmoment, die zweite Generation des Einspritzsystems X-Pulse, eine patentierte Abgasrückführung sowie eine noch robustere, wartungsärmere Bauweise: Durch viele Einzelmaßnahmen wurden die hervorragenden Eigenschaften des Heavy Duty Motors OM 471 in der neuesten Entwicklungsstufe weiter optimiert und auf noch niedrigere Betriebskosten ausgelegt.

Maximale Wirtschaftlichkeit im harten Transportgeschäft
Und die Fortschritte sind beeindruckend: Mit der neuen Generation OM 471 wird der Kraftstoffverbrauch erneut um beachtliche bis zu 3 % reduziert. In der Summe ist damit der Durchschnittsverbrauch des Mercedes-Benz Actros seit 2011 um bis zu 13 % gesunken – üblich sind in der Nutzfahrzeugbranche Verbrauchssenkungen von nur 1,5 % pro Jahr.

Die hervorragenden Verbrauchswerte der Fern-Lkw Actros zahlen sich nicht nur für unsere Kunden in barer Münze aus, sondern untermauern zudem ein weiteres Mal die besondere Technikkompetenz und Innovationskraft von Daimler.

Spürbar sparsamer – auch im harten Verbrauchswettkampf
Als Klassenbester in puncto Effizienz hat sich der Mercedes-Benz Actros bei den Fuel Duels gegen bedeutende europäische Wettbewerbsfahrzeuge bewiesen. 90 Sattelzugmaschinen legten bei den insgesamt 1.901 Verbrauchswettkämpfen in 22 Ländern Europas fast 9 Mio. km zurück. Mit herausragendem Erfolg für den Actros! Über 90 Prozent aller Vergleichstests entschied er für sich – mit einem durchschnittlichen Verbrauchsvorteil von 10,3 %. Seit Ende 2015 tritt der Actros mit der neuesten Motorengeneration des OM 471 abermals beim Fuel Duel an.

Fuel Duel startet in die zweite Runde

Mehr erfahren unter:
fuelduel.de/de_DE/Home.html

»Nie war ein Fernverkehrs-Lkw so konsequent auf Effizienz ausgelegt wie der Mercedes-Benz Actros mit der neuesten OM 471 Motorengeneration.«

Mercedes-Benz Marco Polo

Auf Reisen mit dem Vorreiter in Sachen Sicherheit

Mit der Vision vom unfallfreien Fahren treibt Daimler die Entwicklung hervorragender Sicherheitstechnologien umfassend voran – so auch für den Marco Polo von Mercedes-Benz Vans.

Schon heute baut Daimler die sichersten Fahrzeuge der Welt. Und wir haben viele weitere Ideen, wie der individuelle Personenverkehr und der Transport von Gütern in Zukunft noch sicherer werden können.

Safety First – als Schrittmacher die Bestmarken definieren
Bei der Entwicklung unserer Sicherheitssysteme haben wir nicht nur die kommenden gesetzlichen Vorschriften, sondern vor allem auch das tatsächliche Verkehrsgeschehen im Blick. Mit Erfolg: Unsere Assistenzsysteme sorgen in den Fahrzeugen mit Stern und den anderen Automobilmarken von Daimler schon fast sprichwörtlich für erstklassige Sicherheit.

Die Verknüpfung der Fahrzeugsparten miteinander sowie mit der Daimler-Forschung ermöglichen dabei beachtliche Sicherheitsvorsprünge. Das ist ein großes Plus – gerade für die Vans: Durch ihre technologische Ähnlichkeit mit den Mercedes-Benz Pkw können sie deren innovative Technik besonders schnell übernehmen – so auch die Modelle Marco Polo und Marco Polo ACTIVITY von Mercedes-Benz Vans.

Der Marco Polo: vorbildliche Sicherheit mit TÜV-Siegel
Das kompakte Reisemobil verbindet ein Maximum an Funktionalität mit Ästhetik und Stil. Darüber hinaus bietet er ein Maß an Sicherheit, das über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht. Das hat im August 2015 auch der TÜV Rheinland bestätigt: Als bisher einziger Reisemobilhersteller haben wir das Siegel »Geprüfter Insassenschutz« erhalten.

Der Marco Polo hat als erstes Reisemobil über die herkömmlichen Tests hinaus den Schutz der Insassen und die Stabilität der Einbauten durch einen Crashtest nachgewiesen. Beim Aufprall mit einer Geschwindigkeit von 56 km/h nahm die Fahrzeugstruktur alle auftretenden Kräfte ohne Verformungen im Innenraum auf. Alle Einbauten blieben unversehrt und die Möbeltüren geschlossen.

»Sicherheit ist einer der grundlegenden Markenwerte von Daimler.«

Serienmäßig ein gutes Gefühl – Marco Polo mit einmaligen Fahrerassistenzsystemen
Auf Basis der Mercedes-Benz Großraumlimousine V-Klasse verbindet der Marco Polo Freizeit und Alltag in idealer Weise. Insgesamt elf Assistenzsysteme sorgen dabei für ein hohes Maß an Sicherheit. Möglich machen dies modernste Radar-, Kamera- und Ultraschallsensoren entsprechend des Mercedes-Benz Intelligent-Drive-Konzepts.

Schon die Serienausstattung des Marco Polo ist vorbildlich: mit dem ATTENTION ASSIST, der vor Unaufmerksamkeit warnen kann, und dem Seitenwind-Assistenten. Er kann die Einflüsse von gefährlichen Windböen reduzieren, indem er den Fahrer durch stabilisierende Bremseingriffe unterstützt – das ist einzigartig im Segment der kompakten Reisemobile.

Auf Wunsch noch mehr Helfer an Bord
Optional sind für den Marco Polo weitere hochmoderne Assistenzsysteme erhältlich. So etwa der Aktive Parkassistent, die 360-Grad-Kamera, der Abstandsregeltempomat DISTRONIC PLUS und der Abstandswarn-Assistent COLLISION PREVENTION ASSIST, der Verkehrszeichen-Assistent mit Falschfahr-Warnfunktion, der Spurhalte- und Totwinkel-Assistent sowie das LED Intelligent Light System und der Adaptive Fernlicht-Assistent.

Ebenfalls erstmalig im Segment ist das aus den Pkw-Modellen bekannte PRE-SAFE® System für den Marco Polo. Bei drohender Unfallgefahr sorgt es dafür, dass Gurte und Airbags ihre Schutzwirkung bestmöglich entfalten.

Mercedes-Benz Marco Polo auf Erfolgskurs

Dass der Marco Polo hervorragend ankommt, zeigen die steigende Nachfrage sowie die Auszeichnungen durch zwei Fachmagazine. So gewann er bei der Leserwahl von AUTO BILD REISEMOBIL als »Das Goldene AUTO BILD Reisemobil 2015« den ersten Platz. Und die Leser der promobil wählten ihn wie schon im Jahr 2015 zum »Kompakt-Reisemobil des Jahres 2016«.

Die Zukunft gewinnt weiter Gestalt

Daimler macht viele Facetten der Mobilität von morgen schon heute erlebbar. In unseren faszinierenden Fahrzeugen, Technologien und Mobilitätskonzepten verbinden wir die Wünsche unserer Kunden mit den Optionen der digitalen Welt in herausragender Weise. Auf dem Weg in die neue Ära intelligenter Mobilität haben wir bei Daimler bereits viel erreicht – aber noch mehr im Blick. Als Pionier entfalten wir auch weiterhin unsere Innovationskraft, nutzen die Potenziale der weiteren Digitalisierung und gestalten damit die automobile Zukunft von der Spitze aus mit.

Viel erreicht – mehr im Blick

+15 %

Umsatz auf 149,5 Mrd. € gesteigert

+36 %

EBIT aus dem laufenden Geschäft auf 13,8 Mrd. € gestiegen

3,25 €

vorgeschlagene **Dividende** um 80 Cent höher als im Vorjahr

123 g/km

durchschnittlicher **CO_2-Ausstoß** der Pkw in der EU um 6 g/km reduziert

Stuttgart, Februar 2016

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2015 war ein äußerst erfolgreiches Jahr für Ihr Unternehmen. Wir haben viel erreicht: Zum Beispiel haben wir in der Formel 1 sowohl den Fahrer- als auch den Konstrukteurstitel gewonnen. Manche mögen denken: »Schön, aber das habt ihr doch schon im Jahr zuvor!« Stimmt. Aber genau darum geht es: An die Spitze zu kommen ist schwer – die Spitze zu verteidigen noch schwerer. Doch genau das ist unser Anspruch – im Motorsport wie im Kerngeschäft: Wir wollen dauerhaft vorne sein.

Unsere Zahlen zeigen, wir haben das Potenzial dazu: 2,9 Millionen Kunden haben sich für ein Fahrzeug aus dem Hause Daimler entschieden – ein absoluter Rekord. Auch unser Umsatz war mit 149,5 Milliarden Euro nie höher. Das EBIT aus dem laufenden Geschäft stieg um 36 Prozent auf 13,8 Milliarden Euro. Unterm Strich stand ein Konzernergebnis von 8,7 Milliarden Euro. Deshalb werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vorschlagen, die höchste Dividende unserer Unternehmensgeschichte auszuschütten.

Wie haben die einzelnen Geschäftsfelder zu diesem hervorragenden Ergebnis beigetragen?

Großen Anteil hatte Mercedes-Benz Cars. Mit über zwei Millionen abgesetzten Fahrzeugen haben wir den fünften Absatzrekord in Folge aufgestellt. Damit waren wir erneut die wachstumsstärkste Premiummarke weltweit. Zum ersten Mal ist das Reich der Mitte dabei wichtigster Markt für Mercedes-Benz. Der Schlüssel für diese Entwicklung: Unser Modellfeuerwerk zündet. Besonders die neue C-Klasse, unsere SUVs und die Kompakten haben zur Absatzsteigerung beigetragen. Zudem haben wir 2015 unser Profitabilitätsziel von zehn Prozent Umsatzrendite erreicht.

Daimler Trucks hat 2015 mit mehr als 500.000 verkauften Lkw ein wichtiges Etappenziel erreicht. Regional lief das Truck-Geschäft sehr unterschiedlich. Den Absatzrückgang im schwachen Markt Lateinamerika kompensierte die außergewöhnlich starke Entwicklung in Nordamerika. Unsere Rolle als führender Truck-Hersteller haben wir auch durch Meilensteine beim autonomen Fahren untermauert. In Nevada erhielten wir die erste Straßenzulassung für einen autonom fahrenden Lkw überhaupt. Zudem testeten wir auf einer deutschen Autobahn den ersten autonomen Serien-Lkw.

Bei Mercedes-Benz Vans machte besonders der Sprinter Grund zur Freude: Der Bestseller feierte 2015 nicht nur sein zwanzigjähriges Jubiläum, sondern auch einen neuen Absatzrekord. Ein weiteres Highlight war die Markteinführung des Vito in Nord- und Südamerika. Insgesamt konnten wir letztes Jahr den Absatz aller Van-Modelle um neun Prozent steigern.

Daimler Buses behauptete sich in einem schwierigen Marktumfeld. Das Absatzniveau des Vorjahres konnten wir insgesamt nicht erreichen. Künftig wollen wir vom Wachstumspotenzial des indischen Marktes profitieren. Die Weichen dafür haben wir gestellt: Nach nur zwei Jahren Bauzeit startete im Herbst letzten Jahres in unserem neuen Buswerk in Chennai die Serienproduktion.

Daimler Financial Services verbuchte Bestwerte bei Neugeschäft und Vertragsvolumen. Nahezu jedes zweite unserer abgesetzten Fahrzeuge finanzieren oder verleasen wir inzwischen auch.

Möglich gemacht haben all diese Erfolge unsere 284.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihrem unermüdlichen Einsatz. Im Namen des gesamten Vorstandes möchte ich mich bei ihnen für die tolle Leistung bedanken.

Alle Anzeichen sprechen dafür, dass auch 2016 ein gutes Jahr wird. Auch wenn die Weltwirtschaft nur verhalten wächst und viele Herausforderungen auf uns zukommen, bietet das Jahr die Chance zu einer weiteren Verbesserung.

Vor diesem Hintergrund geht die Produktoffensive bei Mercedes-Benz in die nächste Runde. Mit der neuen E-Klasse haben wir die wichtigste Premiere des Jahres schon gefeiert. Die intelligenteste Business-Limousine setzt besonders in puncto Interieurdesign und autonomes Fahren neue Maßstäbe. 2016 steht außerdem im Zeichen unserer »Dream Cars«. Über das Jahr verteilt stellen wir eine ganze Reihe hochemotionaler Fahrzeuge vor. Zudem entfalten all die Produkte, die wir 2015 eingeführt haben, in diesem Jahr ihre volle Wirkung am Markt.

Bei den Nutzfahrzeugen steht 2016 besonders die IAA in Hannover im Fokus. Dort werden wir in Sachen Konnektivität, Sicherheit und Effizienz unsere Technologieführerschaft erneut unter Beweis stellen. Außerdem bauen wir unsere globale Präsenz aus: Im Oktober wurde in Dubai das erste von sechs geplanten, internationalen Regionalzentren eröffnet. So sind wir näher an den Kunden und können künftig das Potenzial neuer Wachstumsmärkte voll ausschöpfen. Darüber hinaus erweitern wir unsere Plattformstrategie. Beispielsweise führen wir 2016 unsere mittelschwere Motorenfamilie auch im NAFTA-Raum ein.

Der Kurs für die kommenden Jahre ist klar: Wir werden unser Kerngeschäft weiter stärken, weltweit wachsen, technologisch führen und die Digitalisierung bei unseren Produkten, Dienstleistungen und entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette vorantreiben. Dazu erhöhen wir in den nächsten zwei Jahren unser Budget für Forschung und Entwicklung sowie die Investitionen in Sachanlagen nochmal deutlich. Das tun wir auf Basis solider Finanzen und mit dem Ziel, unsere künftige Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken. Es gilt, das erreichte Profitabilitätsniveau nachhaltig abzusichern und den Konzern insgesamt noch robuster zu machen.

Sie sehen: Daimler ist auf dem richtigen Weg und mit hohem Tempo unterwegs. Wir freuen uns, wenn Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, uns auf diesem Weg begleiten.

Ihr

Dieter Zetsche

Wir setzen unsere Strategie mit Nachdruck um

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, im Bereich Technologie und Innovationen führend zu sein, unsere Kunden zu begeistern und weiter profitabel zu wachsen. Die individuelle Mobilität der Zukunft wollen wir mit herausragenden Produkten und Dienstleistungen sowie mit bahnbrechenden Innovationen sicher und nachhaltig gestalten. Damit schaffen wir Werte – für unsere Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und die Gesellschaft insgesamt. Um dies zu erreichen, verfolgen wir eine global ausgerichtete Technologie- und Wachstumsstrategie. Wichtige Etappenziele haben wir im Berichtsjahr erreicht – das Geschäftsjahr 2015 war insgesamt sehr erfolgreich. Das soll sich auch für unsere Investoren auszahlen: über eine deutlich höhere Dividende und ein ansprechendes Kursniveau.

A | An unsere Aktionäre

Der Vorstand 46
Bericht des Aufsichtsrats 48
Der Aufsichtsrat 54
Highlights 2015 56
Daimler am Kapitalmarkt 62
Ziele und Strategie 66

Hubertus Troska | 55
Greater China,
Bestellung bis Dezember 2020

Thomas Weber | 61
Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung,
Bestellung bis Dezember 2016

Wilfried Porth | 57
Personal und Arbeitsdirektor,
IT & Mercedes-Benz Vans,
Bestellung bis April 2017

Renata Jungo Brüngger | 54
Integrität und Recht,
Bestellung bis Dezember 2018

Ola Källenius | 46
Mercedes-Benz Cars Vertrieb,
Bestellung bis Dezember 2017

Dieter Zetsche | 62
Vorsitzender des Vorstands,
Leiter Mercedes-Benz Cars,
Bestellung bis Dezember 2019

Bodo Uebber | 56
Finanzen & Controlling,
Daimler Financial Services,
Bestellung bis Dezember 2019

Wolfgang Bernhard | 55
Daimler Trucks and Buses,
Bestellung bis Februar 2018

Der Vorstand

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, im Geschäftsjahr 2015 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen. Dabei befasste er sich intensiv und umfassend mit der strategischen und operativen Entwicklung Ihres Unternehmens.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2015 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Bei der Leitung des Unternehmens hat er den Vorstand fortlaufend beraten und überwacht. Er hat geprüft, ob der Jahres- und Konzernabschluss, der für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Lagebericht und die weitere Finanzberichterstattung den geltenden Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterworfene Geschäftsvorfälle gebilligt. Dazu gehörten unter anderem die Finanz- und Investitionsplanung, bedeutende Eigenkapitalmaßnahmen in Konzerngesellschaften, wesentliche Einzelinvestitionen sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Über eine Vielzahl weiterer Maßnahmen und Geschäftsvorfälle hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm diskutiert, beispielsweise die Weiterentwicklung der strategischen Programme in den einzelnen Geschäftsfeldern und den Stand verschiedener Kooperationsvorhaben weltweit. Der Aufsichtsrat hat die Informationen und Bewertungen, die für seine Entscheidungen und Empfehlungen maßgeblich waren, intensiv und detailliert mit dem Vorstand erörtert.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat regelmäßig über alle maßgeblichen wirtschaftlichen Kennzahlen des Konzerns und der Geschäftsfelder. Zudem unterrichtete er den Aufsichtsrat im Berichtszeitraum fortlaufend über alle grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, aktuelle Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, die Umsatzentwicklung sowie die Lage der Gesellschaft und der Geschäftsfelder. Darüber hinaus berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat kontinuierlich über die Rentabilität des Eigenkapitals und die Liquiditätssituation des Unternehmens, die Entwicklung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, die gesamtwirtschaftliche Situation und die Entwicklungen an den Kapitalmärkten und im Finanzdienstleistungsbereich. Weitere Themen waren die Weiterentwicklung des Produktportfolios, die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität. Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen auch mit der Aktienkursentwicklung und deren Hintergründen sowie den erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung befasst.

Daimler hat auch im abgelaufenen Jahr sein profitables Wachstum fortgesetzt. Die vom Aufsichtsrat nachdrücklich unterstützte Strategie wird diszipliniert und mit Erfolg umgesetzt. Bei Absatz, Umsatz und Ergebnis wurden im Jahr 2015 neue Höchstwerte erzielt. Dabei konnten auch die Herausforderungen aus teilweise sehr ungünstigen Rahmenbedingungen in einzelnen Märkten durch den Erfolg in anderen Regionen mehr als ausgeglichen werden. Die finanzielle Stärke des Unternehmens und eine solide Bilanz machen es möglich, diese Wachstumsstrategie fortzusetzen und gleichzeitig eine attraktive Dividende für unsere Aktionäre auszuschütten. Mit wettbewerbsstarken Produkten und innovativen Technologien wurde die Modellpalette auch im abgelaufenen Jahr weiter verbreitert. Strukturelle Anpassungen und fortgesetzte Effizienzverbesserungen machen das Geschäftsmodell robuster gegen kurz- und langfristige Umfeldveränderungen. Die für die nächsten Jahre erwarteten weitgehenden Veränderungen in unserer Industrie wollen wir damit aus einer Position der Stärke heraus mitgestalten. Zu diesem Zweck werden auch in den kommenden Jahren in hohem Umfang Vorleistungen für die Zukunft erbracht. Dazu gehören Investitionen in das Kerngeschäft und die Ausschöpfung zusätzlicher Marktpotenziale ebenso wie die Entwicklung neuer Technologien, die zunehmende Digitalisierung und der Ausbau innovativer Mobilitätsdienstleistungen.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand
Die Sitzungen des Aufsichtsrats waren von einem offenen und intensiven Austausch geprägt. Der Aufsichtsrat hat in jeder seiner Sitzungen eine Executive Session eingerichtet, um Themen in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats lag im Geschäftsjahr 2015 wie in den Vorjahren auf hohem Niveau. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats haben im abgelaufenen Geschäftsjahr an deutlich mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehören, teilgenommen.

Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats

Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Sie wurden dabei von den jeweils zuständigen Ausschüssen unterstützt und erörterten die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte intensiv mit dem Vorstand. Für ihre Aufgaben erforderliche Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenständig wahr. Hierzu befassten sie sich unter anderem in den Sitzungen des Aufsichtsrats und in gesonderten Fortbildungsveranstaltungen vertieft mit Themen von grundsätzlicher Bedeutung für das Unternehmen, beispielsweise mit der makroökonomischen Situation der maßgeblichen Absatzmärkte, mit Fragen der Corporate Governance sowie Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen oder mit neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien. Die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter bereiteten zudem die Aufsichtsratssitzungen regelmäßig in getrennten Gesprächen vor, an denen auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen.

Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat anhand schriftlicher Monatsberichte und Risikoberichte und legte ihm die Zwischenfinanzberichte vor. Auch zwischen den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich informierte der Vorstandsvorsitzende den Aufsichtsratsvorsitzenden in regelmäßigen Gesprächen über wichtige Entwicklungen und über jene Angelegenheiten, die dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung oder Kenntnisnahme vorgelegt werden sollten.

In sachlich gerechtfertigten Einzelfällen, beispielsweise bei besonderer Eilbedürftigkeit, wurde der Aufsichtsrat in Abstimmung mit seinem Vorsitzenden um schriftliche Beschlussfassung gebeten. Zur Vorbereitung solcher Beschlussfassungen wurden umfassende und aussagekräftige Unterlagen an die Mitglieder des Aufsichtsrats verteilt. Zudem standen die Mitglieder des Vorstands für einen bilateralen Austausch zur Klärung eventueller Rückfragen zur Verfügung.

Themen der Aufsichtsratstätigkeit im Jahr 2015

In einer Sitzung Anfang Februar 2015 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2014 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2015 erörtert. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2014 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 5. Februar 2015 veröffentlicht.

In der Aufsichtsratssitzung am 13. Februar 2015 entschied der Aufsichtsrat zunächst über die auf S. 52 beschriebene Personalie des Vorstands. Anschließend behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2014 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung. 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. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2014 der Daimler AG festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2015 verabschiedet.

Ebenfalls in der Sitzung am 13. Februar 2015 informierte sich der Aufsichtsrat ausführlich über die Strategie zur Informationssicherheit bei Daimler. Dabei ging es unter anderem um die Frage, wie die unterschiedlichen IT-Systeme des Konzerns Hacker-Angriffe identifizieren und abwehren. Zudem diskutierte der Aufsichtsrat den aktuellen Stand der bedeutendsten Rechtsverfahren wie beispielsweise die Schiedsverfahren in Sachen Toll Collect oder das EU-Kartellverfahren gegen Lkw-Hersteller. Danach erörterte der Aufsichtsrat die Ergebnisse der im Geschäftsjahr 2014 durchgeführten Effizienzprüfung, die erneut eine sehr gute und konstruktive Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand bestätigten. Hinweise zur weiteren Optimierung der Zusammenarbeit wurden konsequent aufgegriffen und im Laufe des Geschäftsjahres abgearbeitet.

Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit Fragen der Corporate Governance sowie mit Themen der Vorstandsvergütung. Außerdem wurden die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder genehmigt.

Auf der Tagesordnung der Hauptversammlung am 1. April 2015 stand unter anderem die Wiederwahl von Dr. Paul Achleitner als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat Dr. Paul Achleitner anschließend erneut zum Mitglied des Nominierungsausschusses.

In einer weiteren Sitzung Ende April 2015 befasste sich der Aufsichtsrat mit den vielfältigen Dimensionen des Themas Nachhaltigkeit und deren Bedeutung für das Unternehmen. Die ausführliche Diskussion erstreckte sich von der Entwicklung des Ressourcenverbrauchs und der Verbesserung der Energieeffizienz in der Produktion über die nachhaltige Weiterentwicklung des Produktportfolios und die Implementierung von Integrität im Unternehmen bis zu den rechtlichen und ethischen Fragen, die sich im Kontext des autonomen Fahrens stellen. Anschließend informierte sich der Aufsichtsrat über den Stand der strategischen Kooperation mit Renault-Nissan mit Blick auf die Erweiterung des Mercedes-Benz Produktportfolios. Konkret wurden Einzelheiten des Vorhabens diskutiert, künftig einen Mercedes-Benz Pickup mit den markentypischen Fahrzeugattributen Sicherheit, Komfort und Wertigkeit anzubieten. Ferner diskutierte der Aufsichtsrat die Strategie der weltweiten Service- und Ersatzteilorganisation. Außerdem befasste sich der Aufsichtsrat mit den Inhalten und den möglichen rechtlichen Konsequenzen von Kartellverfahren für die Gesellschaft sowie im Rahmen der Corporate Governance Themen mit dem Frauenanteil in Aufsichtsrat und Vorstand. Hintergrund war das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen, das Anfang Mai 2015 in Kraft trat. Für die Zusammensetzung des Vorstands bestimmte der Aufsichtsrat eine dem Status quo entsprechende Zielsetzung für die Frauenquote von 12,5 %, die bis zum 31. Dezember 2016 gültig sein soll.

Nach Erörterung des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisse des ersten Halbjahres informierte sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im Juli über die Geschäftsentwicklung von Daimler Financial Services weltweit und insbesondere in China und stimmte anschließend einer Eigenkapitalerhöhung bei der Mercedes-Benz Bank AG zu. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit dem geplanten Sponsoring-Projekt »Mercedes-Benz Stadion« als Werbe- und Kommunikationsplattform am neuen Standort von Mercedes-Benz USA in Atlanta und stimmte dem Vorhaben zu. Abschließend informierte sich der Aufsichtsrat ausführlich über den geplanten gemeinsamen Kauf des digitalen Kartengeschäfts HERE von der Nokia Corporation durch Daimler, Audi und BMW. Über den gemeinsamen Erwerb von HERE soll eine offene, unabhängige und wertschaffende Plattform für Cloud-basierte Karten und Mobilitätsdienste geschaffen werden. Der Aufsichtsrat stimmte dem Vorhaben Ende Juli 2015 in einem schriftlichen Beschlussverfahren zu.

Außerdem befasste sich der Aufsichtsrat in einer gemeinsamen Sitzung mit dem Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung unter anderem mit der Rolle des Unternehmens auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit. Dabei diskutierten die Teilnehmer die internationalen Standards des Unternehmens in Bezug auf Arbeitsbedingungen, die Förderung von Menschenrechten und die Möglichkeiten eines positiven Beitrags zur gesellschaftlichen Entwicklung in bestimmten Regionen sowie die Nachhaltigkeitskommunikation des Unternehmens.

Während eines zweitägigen Strategie-Workshops im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen im Herbst 2015 informierte sich der Aufsichtsrat aus aktuellem Anlass zunächst über die Auswirkungen der Abgasaffäre bei einem Wettbewerber der deutschen Automobilindustrie. Dazu ließ sich der Aufsichtsrat ausführlich den aktuellen Stand in sämtlichen automobilen Geschäftsfeldern des Konzerns darstellen und vergewisserte sich, dass bei Daimler sogenannte »Defeat Devices«, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränken, nicht zum Einsatz kommen und auch in der Vergangenheit nicht zum Einsatz gekommen sind.

Anschließend ließ sich der Aufsichtsrat über die strategischen Zielbilder der Daimler AG und der einzelnen Geschäftsfelder sowie über den Stand der bisherigen Umsetzung berichten. Ausgangspunkt war zunächst eine Einschätzung der Märkte und des automobilen Umfelds im Jahr 2025. Dabei setzte sich der Aufsichtsrat detailliert mit den zu erwartenden Veränderungen der strukturellen Rahmenbedingungen und Risiken auseinander. Wichtige Diskussionspunkte waren dabei die Themen Mobilität der Zukunft, Konnektivität sowie die Digitalisierung von Prozessen und Systemen über alle Stufen der Wertschöpfungskette. Im Anschluss diskutierte der Aufsichtsrat die wesentlichen finanziellen Kennzahlen und Ziele für den Konzern und die Geschäftsfelder. Weitere Schwerpunkte der jährlichen Strategiesitzung waren die Entwicklung der chinesischen und der brasilianischen Volkswirtschaft und die Perspektiven für Daimler in diesen beiden Märkten.

Danach konnte der Aufsichtsrat unter dem Titel »Zielbilder und digitale Transformation« zahlreiche Zukunftsthemen des Konzerns aus erster Hand erleben. Dazu erhielten die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands an verschiedenen Marktständen und Exponaten von den jeweiligen Leitern der Fachbereiche unmittelbare Einblicke in neue Produkte und Technologien, wie beispielsweise »Industrie 4.0«, »Transportsysteme der Zukunft von Mercedes-Benz Vans« oder »Kommunikation in der digitalen Welt«.

Zudem informierte sich der Aufsichtsrat über die präventiven Maßnahmen des Unternehmens in Sachen Kartellrechts-Compliance und über die wichtigsten Initiativen zur Gestaltung einer zukunftsgerichteten Marketing- und Vertriebsorganisation von Mercedes-Benz Cars. Weitere Tagesordnungspunkte waren die Entwicklung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zur kontinuierlichen Senkung der CO_2-Emissionen sowie der weitere Ausbau der alternativen Antriebe bei Daimler.

Außerdem beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat am 1. Oktober 2015 auf der Grundlage entsprechender Empfehlungen des Nominierungsausschusses, der Hauptversammlung vorzuschlagen, Dr. Manfred Bischoff und Petraea Heynike mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 6. April 2016 bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2020 beschließt, erneut in den Aufsichtsrat zu wählen.

Zu Beginn der Sitzung im Dezember 2015 beschäftigten sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen einer Fahrzeugpräsentation mit neuen Fahrzeugmodellen, Designstudien und zukunftsweisenden Technologien. Anschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Ausscheiden von Dr. Christine Hohmann-Dennhardt und der Bestellung von Renata Jungo Brüngger in den Vorstand. Im weiteren Verlauf der Sitzung behandelte der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation eingehend die Operative Planung für die Jahre 2016 und 2017. Dabei diskutierte er bestehende Chancen und Risiken sowie das Risikomanagement des Unternehmens. Ferner stimmte der Aufsichtsrat der Eigenkapitalerhöhung zugunsten einer Konzerntochtergesellschaft in Brasilien sowie einer Zuführung zu den deutschen Pensionsvermögen zu. Außerdem informierte sich das Gremium über die geplante Erweiterung der Getriebeproduktion an einem bestehenden Daimler-Standort in Rumänien und erteilte dem Vorhaben seine Zustimmung.

Weitere Gegenstände der Dezember-Sitzung bildeten Angelegenheiten der Corporate Governance und Themen der Vorstandsvergütung im Lichte der Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Abschließend beschäftigte sich der Aufsichtsrat vorausschauend mit Schwerpunktthemen für das Geschäftsjahr 2016. Im Anschluss an die Sitzung des Aufsichtsrats im Dezember informierten sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen einer optionalen Corporate Governance Session über den Stand der Rechtsentwicklung in diesem Bereich.

Corporate Governance

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2015 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG sind verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern der Daimler AG oder bei sonstigen Dritten entstehen können, dem Gesamtgremium offenzulegen. In Erfüllung der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex berichtet der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Im Geschäftsjahr 2015 hat es keine Hinweise auf tatsächliche oder potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

Der Aufsichtsrat ist überzeugt, dass eine effektive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat im Sinne guter Corporate Governance zweierlei erfordert: Zum einen müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats eine hohe fachliche Expertise aufweisen. Zum anderen muss im Gremium die Vielfalt in Bezug auf Internationalität, Geschlecht, Erfahrung und kulturellen Hintergrund der Größe und der Internationalität des Unternehmens entsprechen. Beides ist bei Daimler gegeben.

Für paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte wie jenen der Daimler AG sieht das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ab 2016 für Neubesetzungen eine verbindliche Frauenquote von mindestens 30 % vor. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Andrea Jung und Petraea Heynike zum 31.12.2015 30 % Frauen vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Dr. Sabine Maaßen und Elke Tönjes-Werner 20 %. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung vom 1. Oktober 2015 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2016 befasst und vor diesem Hintergrund erörtert, dass die Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite den gesetzlich geforderten Frauenanteil getrennt erreichen sollen. Die Anteilseignervertreter haben insoweit erklärt, dass sie der Gesamterfüllung der gesetzlichen Geschlechterquote widersprechen. Anschließend hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung 2016 die erneute Wahl von Dr. Manfred Bischoff und Petraea Heynike in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Im Falle ihrer Wahl bleibt die gesetzliche Frauenquote auf Anteilseignerseite erfüllt. Die nächste Wahl von Arbeitnehmervertretern in den Aufsichtsrat wird 2018 stattfinden.

Der Aufsichtsrat erkennt auch die Bedeutung, die einer Altersgrenze und einer Regelgrenze für die Dauer der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung zukommt.

Deshalb befasste er sich bei seiner Entscheidung, der Hauptversammlung 2016 unter anderem die Wiederwahl von Dr. Manfred Bischoff als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat vorzuschlagen, auch mit der Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder, die in Erfüllung der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats verankert ist. Danach sollen zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind.

Bei der Festlegung dieser Altersgrenze hatte sich der Aufsichtsrat seinerzeit bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze entschieden, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält. Bei der Entscheidung des Aufsichtsrats, der Hauptversammlung Dr. Manfred Bischoff für eine weitere volle Amtszeit zur Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen, waren unter anderem die sehr positive Würdigung seiner Amtsführung durch die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats maßgeblich, ferner die erfolgreiche und konstruktiv-kritische Zusammenarbeit mit dem Vorstand und das Signal der Stabilität und Kontinuität. Zudem ist der Wahlvorschlag darauf gerichtet, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats hinsichtlich der unterschiedlichen Expertisen seiner Mitglieder sicherzustellen und eine ausgewogene Altersstruktur des Gremiums zu gewährleisten. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrats hatten bei ihrer Wahl die Regelaltersgrenze nicht erreicht. Das gilt auch für Frau Heynike, die der Hauptversammlung 2016 ebenfalls zur Wiederwahl vorgeschlagen wird.

In seiner Sitzung im Dezember hat der Aufsichtsrat die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse aktualisiert und entsprechend der neuen Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 5. Mai 2015 eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer im Aufsichtsrat beschlossen. Danach sollen zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer Wahl nicht bereits drei volle gesetzliche Amtszeiten angehört haben.

Ebenfalls im Dezember hat der Aufsichtsrat gemäß § 161 AktG die Entsprechenserklärung 2015 zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Die Corporate Governance bei Daimler wird im Corporate Governance Bericht auf den S. 188 ff. und im Vergütungsbericht auf den S. 122 ff. des Geschäftsberichts ausführlich erläutert.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse

Präsidialausschuss
Der Präsidialausschuss ist im vergangenen Geschäftsjahr zu sechs 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. Erneut wurden auch weitere nicht-finanzielle Zielvorgaben als Bemessungsgrundlage herangezogen. Für das vergangene Geschäftsjahr waren dies die Weiterentwicklung und Verstetigung des Themas Integrität, Diversity, der Erhalt und die Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit sowie eine hohe Produktqualität.

Prüfungsausschuss
Der Prüfungsausschuss trat im Jahr 2015 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht dieses Ausschusses zu entnehmen. S. 182 ff.

Nominierungsausschuss
Der Nominierungsausschuss hat im Geschäftsjahr 2015 in einer Sitzung die Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2016 erarbeitet. Die Vorschläge zur erneuten Wahl von Dr. Manfred Bischoff und Petraea Heynike berücksichtigen neben der für das jeweilige Mandat definierten Qualifikation die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Seine Empfehlung an die Hauptversammlung 2015, Dr. Paul Achleitner erneut in den Aufsichtsrat zu wählen, hatte der Nominierungsausschuss bereits im Geschäftsjahr 2014 ausgesprochen.

Vermittlungsausschuss
Der nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz vorgeschriebene Vermittlungsausschuss hatte wie in den Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2015 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 Wirkung zum 1. Januar 2015 wurde Michael Bettag gerichtlich als Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat bestellt, nachdem Jürgen Langer im vorangegangenen Geschäftsjahr am 31. Dezember aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden war.

Am 1. April 2015 wählte die Hauptversammlung Dr. Paul Achleitner bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2019 beschließt, als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Der Wahlvorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung beruhte auf der entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses.

Am 4. November 2015 wurde Roman Zitzelsberger gerichtlich als Vertreter der Arbeitnehmer in den Aufsichtsrat bestellt, nachdem Jörg Hofmann am 31. Oktober 2015 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden war.

Personalia des Vorstands
In der Aufsichtsratssitzung am 13. Februar 2015 wurde Hubertus Troska mit Wirkung vom 1. Januar 2016 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Vorstandsmitglied der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Greater China«, bestellt.

Am 31. Dezember 2015 endete die Bestellung von Dr. Christine Hohmann-Dennhardt zum Mitglied des Vorstands. Dr. Hohmann-Dennhardt wechselte zum 1. Januar 2016 als Vorstandsmitglied zur Volkswagen AG.

In seiner Sitzung vom 9. Dezember 2015 bestellte der Aufsichtsrat Renata Jungo Brüngger mit Wirkung vom 1. Januar 2016 für die Dauer von drei Jahren zum Vorstandsmitglied der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Integrität und Recht«.

In der Aufsichtsratssitzung vom 16. Februar 2016 wurde Dr. Dieter Zetsche mit Wirkung vom 1. Januar 2017 für die Dauer von weiteren drei Jahren zum Vorstandsvorsitzenden der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars bestellt. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat in dieser Sitzung, Ola Källenius ab dem 1. Januar 2017 die Verantwortung für das Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung zu übertragen. Er folgt damit auf Prof. Dr. Thomas Weber, der mit Ablauf seines Vertrags am 31. Dezember 2016 aus dem Vorstand der Daimler AG ausscheiden wird, dem er dann für 14 Jahre angehörte.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses 2015
Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2015 sind ordnungsgemäß von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss 2015.

In einer Sitzung des Aufsichtsrats Anfang Februar 2016 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2015 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2016 erörtert. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2015 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 4. Februar 2016 veröffentlicht.

In der Sitzung am 16. Februar 2016 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen 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, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts 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; er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2015 der Daimler AG festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2016 verabschiedet.

Dank
Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gesellschaften des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung herzlich für ihren engagierten Beitrag zum sehr erfolgreichen Geschäftsjahr 2015. Ein besonderer Dank gilt Jörg Hofmann, der das Unternehmen seit 2008 mit besonderem Engagement eng begleitet hat und zum 31. Oktober 2015 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist. Der Aufsichtsrat dankt zudem Dr. Christine Hohmann-Dennhardt für die sehr gute Arbeit, die sie für die Daimler AG geleistet hat.

Stuttgart, im Februar 2016

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff
München
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG
gewählt bis 2016
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Airbus Group N.V.
SMS Holding GmbH
UniCredit S.p.A.

Michael Brecht*
Gaggenau
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Gaggenau der Daimler AG;
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG
gewählt bis 2018

Dr. Paul Achleitner
München
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG
gewählt bis 2020
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Deutsche Bank AG – Vorsitzender
Bayer AG

Sari Baldauf
Helsinki
Ehemals Executive Vice President and General Manager of the Networks Business Group of Nokia Corporation
gewählt bis 2018
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Fortum OYj – Vorsitzende
Deutsche Telekom AG
AkzoNobel N.V.

Michael Bettag*
Nürnberg
Vorsitzender des Betriebsrats der Niederlassung Nürnberg, Daimler AG
(seit 1. Januar 2015)
bestellt bis 2018

Dr. Bernd Bohr
Stuttgart
Ehemals Geschäftsführer der Robert Bosch GmbH
gewählt bis 2019
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Formel D GmbH

Dr. Clemens Börsig
Frankfurt am Main
Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank Stiftung
gewählt bis 2017
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Linde AG
Bayer AG
Emerson Electric Co.
IOR Istituto per le Opere di Religione (Vatikanbank)

Dr. Jürgen Hambrecht
Ludwigshafen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE
gewählt bis 2018
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
BASF SE – Vorsitzender
Fuchs Petrolub SE – Vorsitzender
Trumpf GmbH + Co. KG – Vorsitzender

Petraea Heynike
Vevey
Ehemals Executive Vice President of the Executive Board of Nestlé S.A.
gewählt bis 2016
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Schulich School of Business
Aiglon College
Climate and Land Use Alliance

Andrea Jung
New York
President and Chief Executive Officer of Grameen America, Inc.
gewählt bis 2018
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Apple Inc.
General Electric Company

Joe Kaeser
München
Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG
gewählt bis 2019
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Allianz Deutschland AG
NXP Semiconductors N.V.

Ergun Lümali*
Sindelfingen
Vorsitzender des Betriebsrats am Standort Sindelfingen;
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG
gewählt bis 2018

Dr. Sabine Maaßen*
Frankfurt am Main
Leiterin des Justiziariats der IG Metall
gewählt bis 2018
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
ThyssenKrupp AG

Wolfgang Nieke*
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Untertürkheim der Daimler AG
gewählt bis 2018

Dr. Bernd Pischetsrieder
München
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München
gewählt bis 2019
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München – Vorsitzender
Tetra-Laval International S.A. Group

Valter Sanches*
São Paulo
Director of Communications of the Metalworkers' Union ABC;
President of the Fundação Sociedade Comunicação, Cultura e Trabalho (Foundation Society of Communications, Culture and Work);
International Secretary of the National Confederation of the Metalworkers of CUT - CNM/CUT
gewählt bis 2018

Jörg Spies*
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats der Zentrale, Daimler AG
gewählt bis 2018

Elke Tönjes-Werner*
Bremen
Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Standorts Bremen der Daimler AG
gewählt bis 2018

Dr. Frank Weber*
Sindelfingen
Centerleiter Presswerk, Werk Sindelfingen, Daimler AG;
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der leitenden Angestellten im Daimler-Konzern
gewählt bis 2018

Roman Zitzelsberger*
Stuttgart
IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg
(seit 4. November 2015)
bestellt bis 2018
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Heidelberger Druckmaschinen AG

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

Jörg Hofmann*
Frankfurt am Main
Erster Vorsitzender der IG Metall
(ausgeschieden am 31. Oktober 2015)

Ausschüsse des Aufsichtsrats:

Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Michael Brecht*
Dr. Jürgen Hambrecht
Roman Zitzelsberger*

Präsidialausschuss
Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Michael Brecht*
Dr. Jürgen Hambrecht
Roman Zitzelsberger*

Prüfungsausschuss
Dr. Clemens Börsig – Vorsitzender
Michael Brecht*
Joe Kaeser
Dr. Sabine Maaßen*

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

* Vertreter der Arbeitnehmer

Wir haben die Weichen für weiteres profitables Wachstum gestellt

Im Jahr 2015 hat Daimler die Strategie des profitablen Wachstums beschleunigt fortgesetzt. Wichtigster Erfolgsfaktor ist ein äußerst attraktives und innovatives Produkt- und Dienstleistungsportfolio, das wir im Berichtsjahr gezielt erweitert haben. Unsere führende Position beim autonomen Fahren und bei der Mobilität von morgen haben wir ausgebaut und die Digitalisierung auf allen Ebenen konsequent vorangetrieben. Zahlreiche Auszeichnungen für unsere Produkte und die Siege im Motorsport runden unsere Erfolgsbilanz ab.

Weltpremiere für den Freightliner Inspiration Truck am Hoover Dam im Mai 2015
Der Freightliner Inspiration Truck ist der erste autonom fahrende Lkw mit Zulassung für eine öffentliche Straße. Er bietet ein Maximum an Effizienz, Sicherheit und Vernetzung. Die Kernelemente des autonomen Fahrzeugsystems im Inspiration Truck werden bereits erfolgreich im Freightliner Cascadia Evolution eingesetzt.

Highlights 2015

Q1

Weltpremiere in Las Vegas
Mit der autonom fahrenden Luxuslimousine F 015 Luxury in Motion zeigt Mercedes-Benz auf der Consumer Electronics Show in Las Vegas, wie sich das Auto vom Fahrzeug hin zum privaten Rückzugsraum wandelt. Mit maximalem Platzangebot und Lounge-Charakter im Interieur hebt der F 015 das Thema Komfort und Luxus auf ein neues Niveau.

car2go startet in China
Das größte Carsharing-Unternehmen der Welt kündigt den Markteintritt in der Millionenmetropole Chongqing mit mehreren Hundert smart fortwo Fahrzeugen an. Das Engagement in Chongqing ist der erste Schritt von car2go im asiatischen Markt und hat Pilotcharakter für weitere Ballungszentren in Asien.

moovel mit Weltpremiere in Stuttgart
Mit der vollen Integration der Online-Tickets für Busse und Bahnen bietet moovel in Stuttgart als erster Anbieter einen echten »One-Stop-Shop« für urbane Mobilität. moovel Nutzer können car2go-, Flinkster-, mytaxi-, Deutsche-Bahn-Fahrten sowie Online-Tickets des Stuttgarter ÖPNV-Anbieters direkt in der moovel App buchen und bezahlen.

GLE Coupé startet als Filmstar in »Jurassic World«
Bei ihren Abenteuern im Dschungel der »Jurassic World« vertrauen die beiden Hauptdarsteller auf die Offroad-Fähigkeiten verschiedener Mercedes-Benz Fahrzeuge – allen voran des neuen GLE Coupés, das sich erstmals im Serienlook zeigt.

Grundstein für neues Pkw-Werk in Brasilien gelegt
Mercedes-Benz erweitert sein weltweites Produktionsnetzwerk. Das neue Pkw-Werk in Iracemápolis bei São Paulo wird im ersten Quartal 2016 die Produktion der C-Klasse aufnehmen, zur Jahresmitte folgt der kompakte Geländewagen GLA.

Neuer Transporter Metris für USA vorgestellt
Der Metris, die US-Version des neuen Vito, feiert Premiere auf der Nutzfahrzeugmesse »The Work Truck Show« in Indianapolis. Seit Oktober ist der Metris in verschiedenen Versionen als Kastenwagen (Cargo) und Tourer (Passenger) bei mehr als 200 US-Händlern erhältlich. Neben dem Sprinter wird er damit als zweiter Transporter mit Stern auf dem US-Markt angeboten.

Menschen, die Zukunft schaffen
Unter diesem Motto feiert der Mercedes-Benz Standort Sindelfingen in diesem Jahr seinen 100. Geburtstag. Der in die Zukunft weisende Rahmen für den Festakt ist der Neubau der Technologiefabrik. Hier werden bald Werkzeuge und Anlagen für die Mercedes-Benz Werke weltweit entstehen.

Q2

Hauptversammlung beschließt bislang höchste Dividende
Die Hauptversammlung von Daimler findet erstmals im neuen CityCube in Berlin statt und ist auch die erste Veranstaltung, die im neuen Corporate Design stattfindet. Rund 5.000 Aktionäre beschließen mit 2,45 € pro Aktie die höchste Dividende der Unternehmensgeschichte.

Produktionsbeginn für den GLA in Peking
Die Eröffnungsfeier des neuen Mercedes-Benz Kompaktwagen-Werks bei Beijing Benz Automotive Corporation markiert einen Meilenstein in der China-Strategie von Mercedes-Benz. Mit dem Anlauf des GLA in Peking weitet Mercedes-Benz die Fertigung der erfolgreichen Kompaktfahrzeuge auf den vierten Standort aus.

Mercedes-Benz innovationsstärkste Premiummarke
Einer umfassenden Studie des Center of Automotive Management (CAM) und der Unternehmensberatung Pricewaterhouse Coopers (PwC) zufolge ist Mercedes-Benz die innovativste Premium-Automobilmarke mit den meisten Weltneuheiten. Zudem erhält Mercedes-Benz den Sonderpreis »Innovationsstärkste Marke der letzten Dekade«.

Top-Noten im Arbeitgeber-Ranking
Im aktuellen »trendence Graduate Barometer« erhält Daimler Spitzenbewertungen: Daimler ist einer der Top-Arbeitgeber in Deutschland, Nummer eins bei der »Innovation des Jahres« und hat die »Beste Karriere Website« unter den Automobilherstellern.

Batterietechnologie für den stationären Einsatz
Mit ihrer hundertprozentigen Tochter ACCUMOTIVE bietet Daimler stationäre Energiespeicher für den privaten und gewerblichen Einsatz an. Sowohl in Deutschland als auch international strebt Daimler die Zusammenarbeit mit weiteren Vertriebspartnern an.

Konnektivität für US-Trucks
Daimler Trucks forciert seine Aktivitäten im Bereich vernetzter Dienstleistungen und beteiligt sich in Nordamerika an Zonar Systems Inc., einem führenden Entwickler und Anbieter von Logistik-, Telematik- und Konnektivitätslösungen. Die Investition ist ein Meilenstein auf dem Weg zu vollständig vernetzten Fahrzeugen und wertschöpfenden Datendiensten für Betreiber und Fahrer von Lkw.

Neues Buswerk in Kolumbien
In Funza bei Bogotá eröffnet die hundertprozentige Tochtergesellschaft Daimler Colombia S. A. ein neues Buswerk mit einer Produktionskapazität von 4.000 Einheiten pro Jahr. Daimler Buses rüstet sich so für die wachsende Nachfrage nach regulären Bussen sowie effizienten Mobilitätslösungen, wie zum Beispiel Bus Rapid Transit, in den Metropolen der Region.

Daimler liegt voll im Plan
Im zweiten Quartal erzielt Daimler Bestwerte bei Umsatz, Absatz und Ergebnis. Das Ergebnis aus dem laufenden Geschäft steigt um 54 % auf 3,8 Mrd. €. Auch für das Gesamtjahr wird weiterhin eine deutliche Ergebnissteigerung erwartet.

Q3

Der Vito wird auch in Argentinien produziert
Die lokale Fertigung und Einführung des neuen Vito in Argentinien ist Teil der globalen Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global«. Ziel ist es, die Technologieführerschaft weiter auszubauen, bereits bestehende Aktivitäten zu erweitern und neue Wachstumspotenziale zu erschließen.

Produktion von BharatBenz Bussen in Indien angelaufen
In Oragadam rollt der erste Bus der Marke BharatBenz vom Band. Das Werk ist weltweit der einzige Daimler-Standort, an dem Lkw, Busse und Motoren von Mercedes-Benz, Bharat-Benz und FUSO unter einem Dach produziert werden.

Grundsteinlegung in Mexiko
Daimler und die Renault-Nissan-Allianz legen in Aguascalientes den Grundstein für ein gemeinsames Produktionswerk. Dort werden künftig Premium-Kompaktfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz sowie Infiniti gebaut. Die ersten Mercedes-Benz Fahrzeuge sollen im Jahr 2018 vom Band laufen.

She's Mercedes gestartet
Mercedes-Benz will Frauen, die am stärksten wachsende und einflussreichste Kundengruppe, künftig noch gezielter ansprechen. Dazu startet die Marke mit dem Stern die Inspirationsplattform »She's Mercedes«.

Weitere Verbrauchsreduzierung bei Schwer-Lkw
Vier Jahre nach Einführung des Heavy-Duty-Motors OM 471 folgt nun die nächste Entwicklungsstufe. Der Kraftstoffverbrauch sinkt nochmals um bis zu drei Prozent.

Starkes Zeichen für die Belegschaft
Die Zukunftssicherung Daimler wird bis Ende 2020 verlängert. Sie zählt zu den umfassenden und wichtigsten Gesamtbetriebsvereinbarungen für die Beschäftigten und hat sich auch in schwierigen Zeiten bewährt. Die Vereinbarungen beinhalten von Unternehmensseite konkrete Investitionszusagen. Von den Beschäftigten werden Beiträge zu Effizienzsteigerungen und Flexibilität eingebracht.

IAA 2015: die Mercedes Traumwagen-Kollektion
Gleich drei Weltpremieren bilden die »Mercedes Dream Car Collection« auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt: Das Concept IAA (Intelligent Aerodynamic Automobile), das Mercedes-Benz S-Klasse Cabriolet und das Mercedes-Benz C-Klasse Coupé zeigen sich in Frankfurt erstmals der Weltöffentlichkeit. Darüber hinaus haben wir in Frankfurt das neue smart Cabrio präsentiert.

Autonomes Fahren im Spiegel von Recht und Ethik
Datenschützer, Ingenieure, Juristen, Politiker, Journalisten, IT-Experten und Wirtschaftsvertreter kommen auf Einladung von Daimler nach Frankfurt, um am Rande der IAA 2015 offene Fragen rund um das autonome Fahren zu diskutieren. Im Zentrum stehen rechtliche, ethische und gesellschaftliche Aspekte.

1.000.000 Actros aus Wörther Produktion ausgeliefert
Der Actros steht für höchste Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Komfort. Seinen Effizienzvorteil beweist der Actros europaweit im so genannten Fuel Duel: Das Ergebnis von über 1.900 Vergleichstests spricht für sich: über 90 % aller Duelle gewonnen, durchschnittlicher Verbrauchsvorteil von 10 %.

Q4

Daimler startet Brückenpraktikum für Flüchtlinge
In Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit beginnen rund 40 Flüchtlinge ein Brückenpraktikum am Standort Stuttgart-Untertürkheim. Insgesamt wird Daimler mehrere Hundert Flüchtlinge für Arbeitsplätze in der deutschen Industrie qualifizieren.

Erster autonomer Serien-Lkw auf deutscher Autobahn
Bei dem Premieren-Lkw handelt es sich um einen serienmäßigen Actros, der für die Erprobung des autonomen Fahrens auf öffentlichen Straßen mit dem intelligenten System Highway Pilot ausgestattet ist. Einen autonomen Lkw auf öffentlichen Straßen in Deutschland zu erproben ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Marktreife dieser Technologie – und hin zu einem nachhaltigen, sicheren Güterverkehr der Zukunft.

Erfolgreichstes Motorsportjahr der Unternehmensgeschichte
MERCEDES AMG PETRONAS gewinnt schon frühzeitig und überlegen sowohl die Fahrer- als auch die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in der Formel 1. So dominierten Weltmeister Lewis Hamilton und der WM-Zweite Nico Rosberg nahezu jedes Rennen. Auch in der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM) geht der Fahrertitel an Mercedes-Benz: Pascal Wehrlein wird mit 20 Jahren der jüngste Champion aller Zeiten.

Tankstellen für die Brennstoffzelle
Mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens H2 MOBILITY Deutschland GmbH & Co. KG haben die Industrieunternehmen Air Liquide, Daimler, Linde, OMV, Shell und Total die Weichen für den stufenweisen Ausbau des bundesweiten Wasserstoff-Tankstellennetzes gestellt. Bis 2023 sollen in Deutschland rund 400 Stationen entstehen.

Daimler präsentiert neues Corporate Design
Das neue Corporate Design soll den Premiumanspruch von Daimler weltweit noch deutlicher als bisher betonen. Das chromfarben glänzende Daimler-Unternehmenszeichen (Logo) und die neue Leitfarbe Silber stehen für Modernität, Eleganz sowie Hightech und unterstreichen die Nähe zu Mercedes-Benz, der wertvollsten Automobilmarke von Daimler.

Audi, BMW und Daimler schließen Kauf von HERE erfolgreich ab
Die drei Partner übernehmen das digitale Kartengeschäft HERE von der Nokia Corporation jeweils zu gleichen Teilen. Dadurch soll die Verfügbarkeit der Produkte und Dienstleistungen von HERE als offene, unabhängige und wertschaffende Plattform für Cloud-basierte Karten und Mobilitätsdienste dauerhaft gesichert werden.

Daimler am Kapitalmarkt

Die weltweiten Aktienmärkte entwickelten sich im Jahr 2015 weiterhin volatil und schlossen das Berichtsjahr in einigen Regionen mit deutlichen Zuwächsen ab. Die europäischen Aktien profitierten insgesamt von der weiterhin expansiven Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) und dem niedrigen Zinsniveau. Die Daimler-Aktie legte im Jahresverlauf um 12 % zu und damit erneut stärker als der DAX. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung die Anhebung der Dividende auf 3,25 (i. V. 2,45) € vor.

A.01

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2015	Ende 2014	15/14
			Veränd. in %
Daimler-Aktie (in €)	**77,58**	68,97	+12
DAX 30	**10.743**	9.806	+10
Dow Jones Euro STOXX 50	**3.268**	3.146	+4
Dow Jones Industrial Average	**17.425**	17.823	-2
Nikkei	**19.034**	17.451	+9
Dow Jones STOXX Auto Index	**566**	501	+13

A.02

Kennzahlen je Aktie

	2015	2014	15/14
Werte in €			Veränd. in %
Konzernergebnis	**7,87**	6,51	+21
Dividende	**3,25**	2,45	+33
Eigenkapital (31.12.)	**50,06**	40,81	+23
Börsenkurs: Jahresende[1]	**77,58**	68,97	+12
Höchst[1]	**95,79**	71,14	+35
Tiefst[1]	**63,26**	56,01	+13

1 Schlusskurse

Volatiles Jahr an den Weltbörsen

Die europäischen Aktienmärkte starteten mit satten Kursgewinnen in das Jahr 2015. Insbesondere die expansive Geldpolitik der EZB, die neben bereits bestehenden Maßnahmen ein Kaufprogramm (Quantitative Easing, QE) für Staatsanleihen im Gesamtumfang von 1,1 Billionen € initiierte, beflügelte die Börsen. Der DAX legte bis Anfang April um mehr als ein Viertel zu und notierte in diesem Umfeld so hoch wie nie zuvor. In der Folge wirkte sich jedoch die weitere Eskalation der griechischen Schuldenkrise belastend aus. Bedenken hinsichtlich möglicher Folgeeffekte aufgrund eines etwaigen Ausscheidens Griechenlands aus der Eurozone führten zu erhöhter Volatilität. Exportstarke Unternehmen verzeichneten dabei etwas stärkere Kursrückgänge als der Gesamtmarkt, da sich der Euro von seiner Abschwächung gegenüber dem US-Dollar etwas erholte. Nach einer leichten Erholung der Börsenkurse im Juli bestimmten Meldungen über eine Verlangsamung des Wachstums in China, Turbulenzen am chinesischen Aktienmarkt und Unsicherheiten über die Zinsanpassungsschritte der US-Notenbank das Geschehen. Vor diesem Hintergrund gaben die Börsenkurse in Europa und in den USA im August deutlich nach. Von dieser Entwicklung waren wegen der Bedeutung ihres China-Geschäfts auch die Automobilwerte erheblich betroffen. Darüber hinaus traten Befürchtungen auf, dass auch die US-Wirtschaft ihren konjunkturellen Höhepunkt bereits erreicht haben könnte. Die Erholungsbewegung ließ anschließend aber nicht lange auf sich warten, und viele Sektoren konnten die Kursverluste zu einem Teil wieder ausgleichen. Der weitere Ölpreisverfall und die Enttäuschung über eine nicht erfolgte Ausweitung des Anleihekaufprogramms der EZB führten im Dezember zu einer sehr volatilen Kursentwicklung.

Der Index der wichtigsten Titel im Euroraum, der Dow Jones Euro STOXX 50, legte im Jahresverlauf um 4 % zu. Mit einem Anstieg von 10 % entwickelte sich der deutsche Leitindex DAX deutlich besser. Der DAX übertraf im April 2015 erstmals die Marke von 12.000 Punkten und erreichte am 10. April mit 12.375 Punkten ein neues Allzeithoch. In Japan stieg der Nikkei-Index auf Jahressicht um 9 %, und in den USA verlor der Dow Jones im Jahresverlauf 2 %. ↗ A.01

Daimler-Aktie legt im Jahresverlauf um 12 % zu
Die Veröffentlichung der Ergebnisse des Daimler-Konzerns für das Geschäftsjahr 2014, der positive Ausblick für das Gesamtjahr 2015 und der Vorschlag, die Dividende von 2,25 € auf 2,45 € je Aktie anzuheben, wurden vom Kapitalmarkt sehr positiv aufgenommen und verhalfen dem Aktienkurs allein im ersten Quartal zu einem deutlichen Anstieg (+30 %). Am 16. März erreichte der Kurs der Daimler-Aktie mit 95,79 € den höchsten Stand des Jahres und einen langjährigen Höchststand. Zunehmende Sorgen über eine weitere Eskalation der Griechenland-Krise blieben danach aber auch für die Daimler-Aktie nicht ohne Auswirkungen, ebenso wenig wie die anschließenden Marktturbulenzen in China. Viele Anleger zogen ihre Mittel im August kurzzeitig aus dem Aktienmarkt ab; von dieser Entwicklung waren wegen der Bedeutung ihres China-Geschäfts nicht zuletzt die Automobilwerte erheblich betroffen. Im Vorfeld der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt kam es dann zu einer kurzen Erholungsphase, die auch durch unsere anhaltend gute Absatzentwicklung über die Sommermonate gestützt war. Ab Mitte September führten dann die Meldungen über Unregelmäßigkeiten bei Diesel-Abgaswerten eines Wettbewerbers auch bei anderen Automobilherstellern und Zulieferern zu deutlichen Kursrückgängen. In diesem Umfeld erreichte unsere Aktie am 29. September mit 63,26 € den tiefsten Stand des Jahres 2015.

Im vierten Quartal verzeichneten die internationalen Aktienmärkte wieder deutliche Zugewinne, und unsere Aktie legte dabei überdurchschnittlich stark zu. Die Daimler-Aktie schloss am 30. Dezember bei 77,58 €. Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 83,0 (i. V. 73,8) Mrd. €. Damit gewann die Daimler-Aktie im Jahresverlauf 12 % an Wert und entwickelte sich somit besser als der DAX (+10 %) und im Einklang mit dem Dow Jones STOXX Auto Index (+13 %). Zusammen mit der Ausschüttung der Dividende von 2,45 € je Aktie haben unsere Aktionäre einen Wertzuwachs von 16 % erfahren.

Das Börsenjahr 2016 begann mit weltweit fallenden Kursen. Dabei verunsicherten insbesondere die Sorgen um China, Spannungen im Nahen Osten und der starke Verfall der Rohstoffpreise. Der DAX notierte Ende Januar mit 9.798 Punkten um 9 % unter dem Jahresendstand 2015.

Dividende von 3,25 € ↗ A.02
Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 6. April 2016 die Ausschüttung einer Dividende von 3,25 € pro Aktie vorschlagen. Damit heben wir die Dividende nochmals deutlich an (+33 %) und lassen unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben. Die Ausschüttungssumme beträgt 3.477 (i. V. 2.621) Mio. €. Dies ist mit deutlichem Abstand die höchste Ausschüttung in der Geschichte des Unternehmens.

Breite Aktionärsstruktur ↗ A.07
Mit rund 900.000 Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Die Kuwait Investment Authority (KIA) ist mit 6,8 % des Aktienkapitals der größte Einzelaktionär der Daimler AG. Die Renault-Nissan-Allianz hält unverändert einen Anteil von 3,1 %. Nach wie vor oberhalb der Meldeschwelle von 5 % gemäß WpHG liegt BlackRock, Inc., New York. BlackRock teilte uns im Dezember 2015 mit, dass sein Stimmrechtsanteil am 26. November 2015 bei 6,12 % lag. Das norwegische Finanzministerium hat uns für den über die Norges Bank, Oslo, gehaltenen Bestand mitgeteilt, dass die Meldeschwelle von 3 % am 26. Oktober unterschritten wurde und der Stimmrechtsanteil an Daimler zu diesem Zeitpunkt bei 2,99 % lag.

Die oben erwähnten und weitere Stimmrechtsmitteilungen sowie Bestandsmitteilungen aufgrund des Gesetzes zur Umsetzung der Transparenzrichtlinie-Änderungsrichtlinie sind im Internet unter daimler.com/investoren/aktie/stimmrechtsmitteilungen verfügbar.

A.03
Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2015
in €

A.04
Börsenkursentwicklung (indiziert)

A.05

Kennzahlen der Daimler-Aktie

	Ende 2015	Ende 2014	15/14
			Veränd. in %
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	**3.070**	3.070	0
Anzahl der Aktien (in Mio.)	**1.069,8**	1.069,8	0
Börsenkurswert (in Mrd. €)	**83,0**	73,8	+12
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	**0,9**	0,9	0
Indexgewichtung			
DAX 30	**8,67 %**	8,51 %	
Dow Jones Euro STOXX 50	**3,63 %**	3,46 %	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	**A-**	A-	
Moody's	**A3**	A3	
Fitch	**A-**	A-	
DBRS	**A (low)**	A (low)	

A.06

Börsendaten der Daimler-Aktie

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

A.07

Aktionärsstruktur am 31.12. 2015

nach Aktionärsgruppen

Kuwait Investment Authority	6,8 %
Renault-Nissan	3,1 %
Institutionelle Investoren	73,7 %
Private Anleger	16,4 %

A.08

Aktionärsstruktur am 31.12. 2015

nach Regionen

Deutschland	32,5 %
Europa, ohne Deutschland	32,4 %
USA	23,9 %
Kuwait	6,8 %
Asien	4,1 %
Sonstige	0,3 %

Insgesamt halten institutionelle Anleger 74 % des Aktienkapitals, 16 % befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besitzen rund 65 % des Kapitals, rund 24 % liegen bei US-Investoren. ↗ **A.08** Die Gewichtung der Daimler-Aktie in wichtigen Indizes hat sich im Jahresverlauf durch die positive Kursentwicklung weiter erhöht. Mit einer Gewichtung von 8,67 (i. V. 8,51) % stand Daimler am Jahresende 2015 an zweiter Stelle im Deutschen Aktienindex DAX 30. ↗ **A.05** Im Dow Jones Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 3,63 (i. V. 3,46) % und damit an fünfter Stelle vertreten. Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt und Stuttgart notiert. Im Jahr 2015 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 1.188 (i. V. 957) Mio. Aktien. Zunehmend wird Daimler auch auf den multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

Erneut Belegschaftsaktienprogramm durchgeführt

Im März 2015 konnten bezugsberechtigte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben. Wie im Vorjahr wurden eine Kaufpreisvergünstigung und Bonusaktien angeboten. Die Beteiligungsquote zeigte sich im Berichtsjahr mit 11,7 % rückläufig (i. V. 15,4 %). An der Aktion haben sich insgesamt 20.400 (i. V. 26.600) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt. Diese haben insgesamt knapp 300.000 (i. V. 390.000) Aktien erworben.

Hauptversammlung in neuem Gebäude und mit völlig neuem Erscheinungsbild

Unsere Hauptversammlung am 1. April 2015 fand erstmals im neuen CityCube in Berlin statt. Das moderne Gebäude bot den geeigneten Rahmen für einen eleganten Auftritt, mit dem sich das Unternehmen im neuen Corporate Design präsentierte. Rund 5.000 (i. V. 5.500) Anteilseigner besuchten trotz des sehr stürmischen Wetters die Veranstaltung. Insgesamt waren 36,15 % des Grundkapitals (Teilnahmepräsenz zuzüglich Briefwahlstimmen) vertreten. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. So beschloss die Hauptversammlung die bis dahin höchste Dividende der Daimler AG in Höhe von 2,45 (i. V. 2,25) € je Aktie und wählte Dr. Paul Achleitner, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG, erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Alle Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter daimler.com/investoren/veranstaltungen/hauptversammlungen verfügbar. Auf den Ausstellungsflächen des CityCube präsentierte Daimler die Technologiekompetenz und das breite Produkt- und Dienstleistungsspektrum des Unternehmens. Ein Highlight der Ausstellung war das viel bestaunte Forschungsfahrzeug F 015, das einen Ausblick in die Zukunft des autonomen Fahrens im Pkw-Bereich gab. Unsere Auszubildenden gaben einen Einblick in ihre Arbeit, und mit Mercedes me hat sich die Marke Mercedes-Benz über ihre Produkte hinaus präsentiert.

Weiterhin umfassende Investor Relations-Aktivitäten
Auch im Jahr 2015 haben wir 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. Diese haben wir im Rahmen von Investorenkonferenzen abgehalten, insbesondere während der internationalen Automobilausstellungen in Genf und Frankfurt. Speziell nachhaltigkeitsorientierte Investoren konnten auf einer Veranstaltung auf der IAA sowie einer Konferenz in Paris im November mit Unternehmensvertretern diskutieren. Über unsere Quartalsergebnisse wurde mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen berichtet. Die Präsentationen lassen sich auf unserer Internetseite unter daimler.com/investoren/veranstaltungen einsehen.

Schwerpunkte der Gespräche mit den Analysten und Investoren waren die aktuelle Ergebniserwartung für das Jahr 2015 sowie die Geschäftsentwicklung und die Ertragskraft in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen. Zusätzlich informierte das Top-Management von Mercedes-Benz Cars im Juni im Rahmen einer Kapitalmarktveranstaltung bei unserer Motorsport-Tochter Mercedes-AMG in Affalterbach, Deutschland, über Strategien und Ziele des Geschäftsfelds. Die Audioaufzeichnung und die Präsentationsgrafiken der Veranstaltung können ebenfalls über unseren Internetauftritt unter daimler.com/investoren/veranstaltungen abgerufen werden.

Erneut Auszeichnungen für den Geschäftsbericht in der Print- und der Online-Version
Der Geschäftsbericht 2014 hat bei seinem Erscheinen als Pilotprojekt bereits Elemente des neuen Erscheinungsbilds des Unternehmens vorweggenommen. Die Print-Version mit der neuen Optik in Silber gebürstet sowie die mit zahlreichen Zusatzfunktionen ausgestattete Online-Version verhalfen dem Geschäftsbericht 2014 zum Gewinn einiger renommierter nationaler und internationaler Auszeichnungen. Beim »Investor's Darling«-Ranking des Manager Magazins, bei dem die Berichterstattung, die Investor Relations-Arbeit und der Kapitalmarktauftritt in die Bewertung einfließen, wurde Daimler als bestes aller börsennotierten Unternehmen in Deutschland ausgezeichnet.

Internetauftritt auf neuer Softwareplattform und mit neuem Layout
Das breit gefächerte Informationsangebot unseres Internetauftritts auf der etablierten Adresse daimler.com wurde im November auf eine völlig neue und leistungsfähigere Softwareplattform umgestellt und an das neue Corporate Design angepasst. Sie bietet neben vielen Vorzügen auch ein responsives Layout, sodass sich unsere Webseiten problemlos an die jeweiligen Endgeräte anpassen und auf jedem Bildschirm im optimalen Format erscheinen.

Zahl der Online-Aktionäre bleibt auf hohem Niveau
Die Angebote zur persönlichen elektronischen Information und Kommunikation finden bei unseren Aktionärinnen und Aktionären weiterhin hohen Zuspruch. Im Jahr 2015 haben wieder rund 84.000 Aktionärinnen und Aktionäre die Einladung mit Tagesordnung zur Hauptversammlung von Daimler nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten. Wir bedanken uns bei diesen Aktionären, da sie dazu beitragen, 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.

Hohe Kapitalmarktliquidität und gutes Rating begünstigen Refinanzierung
Die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr auch die Situation an den Anleihemärkten geprägt. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich trotz zunehmend volatiler Märkte auf attraktiven Niveaus verblieben.

Im Jahr 2015 deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil davon wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und Euro-Markt platziert. So emittierte Daimler Finance North America LLC im März, Mai und August 2015 im US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit 18-monatiger sowie zwei-, drei-, fünf- und zehnjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 9,5 Mrd. US-$. Zusätzlich begab die Daimler AG Euroanleihen im Benchmark-Format mit einem Volumen von insgesamt 1,5 Mrd. € und Laufzeiten von zwei und rund vier Jahren. Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Daimler AG Anleihen, sogenannte Panda Bonds, im Volumen von 5,0 Mrd. CNY platzieren. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen sowohl im Euro-Markt als auch in Mexiko, Brasilien, Argentinien, Kanada, Südafrika, Thailand und Südkorea begeben.

Zum Jahresende 2015 hatten Gesellschaften des Daimler-Konzerns Anleihen in einem Volumen von 51,4 (i. V. 43,2) Mrd. € ausstehen. Neben der Finanzierung durch Anleihen hat Daimler im Jahr 2015 in geringem Umfang auch Commercial Paper emittiert.

Im Berichtsjahr wurden zudem mehrere Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen in den USA, Kanada und Deutschland durchgeführt. So wurde in den USA durch vier Emissionen ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 5,8 Mrd. US-$ generiert. Weitere 0,4 Mrd. CAN-$ konnten in Kanada begeben werden. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform erneut ABS-Anleihen im Wert von 1,0 Mrd. € an europäische Investoren verkauft.

Ziele und Strategie

Als Erfinder des Automobils haben wir den Anspruch und die Verpflichtung, die Mobilität der Zukunft mit herausragenden Produkten und Dienstleistungen sowie richtungsweisenden Technologien sicher und nachhaltig zu gestalten. In all unseren Geschäften streben wir die Spitzenposition an. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, im Bereich Technologie und Innovationen führend zu sein, unsere Kunden zu begeistern und weiter profitabel zu wachsen. Damit möchten wir den Wert des Unternehmens kontinuierlich steigern. Diese Ziele wollen wir erreichen, indem wir unsere Aktivitäten auf vier strategische Handlungsfelder in den kommenden Jahren konzentrieren.

Vier Ziele

Führend in Technologie und Innovation
Im Bereich Technologie und Innovation setzen wir Maßstäbe. Mit unseren Produkten wollen wir in allen Geschäftsfeldern im Bereich der Sicherheit, beim autonomen Fahren von Pkw und Nutzfahrzeugen sowie bei »grünen« Technologien führend sein. Im Einsatz digitaler Technologien wollen wir sowohl mit unseren Produkten und Dienstleistungen als auch im Kontakt zum Kunden ganz vorne stehen. Wir nutzen die Potenziale einer geschäftsfeldübergreifenden Forschung und Vorentwicklung und setzen – wenn möglich – standardisierte Systeme und Lösungen ein.

Begeisterte Kunden
Mit führenden Marken in allen Geschäftsfeldern schaffen wir Werte für unsere Kunden. Bei der Kundenzufriedenheit wollen wir in allen relevanten Bewertungen an der Spitze stehen und mit exzellenter Qualität die Kunden überzeugen. Hierzu schaffen wir Schnittstellen im Kauf- und Nutzungsprozess, die uns jederzeit den Kontakt mit dem Kunden ermöglichen. Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden maßgeschneiderte Transport- und Mobilitätsdienstleistungen an.

Erstklassige Teams
Wir arbeiten in Teams, in denen Diversität beim Geschlecht, bei der Nationalität und im Generationen-Mix von großer Bedeutung ist. Unsere Mitarbeiter sind stolz darauf, bei Daimler zu arbeiten, und wir sind für Bewerber ein Arbeitgeber erster Wahl. Die vier Unternehmenswerte Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin bilden das Fundament unseres Handelns. Integrität hat eine besondere Bedeutung für unser Unternehmen. Sie ist Bestandteil unserer Haltung und leitet unser Handeln in Bezug auf die Mitarbeiter, das Unternehmen, Geschäftspartner und Kunden. Wir sind überzeugt, dass integres Wirtschaften uns dauerhaft erfolgreicher macht und auch der Gesellschaft zugutekommt. S. 185 f.

Profitables Wachstum
Bei der Umsatzrendite (EBIT gemessen am Umsatz) wollen wir für das Automobilgeschäft durchschnittlich 9 % nachhaltig erreichen. Basis hierfür sind die Zielrenditen der einzelnen Geschäftsfelder: 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.

Mit unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« streben wir im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars bis zum Ende der Dekade weltweit die Führungsrolle bei Premiumfahrzeugen an. Mit der Marke smart werden wir unsere Vorreiterrolle bei urbaner Mobilität ausbauen. Bei Daimler Trucks wollen wir unsere Führungsposition im globalen Lkw-Geschäft festigen. Mercedes-Benz Vans strebt mit der Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« weiteres profitables Wachstum an. Daimler Buses wird seine Spitzenposition bei Bussen über 8 t zulässigem Gesamtgewicht stärken. Daimler Financial Services will sich auch künftig als bester herstellergebundener Finanzdienstleister positionieren und gemeinsam mit unserem Automobilgeschäft sowie zusätzlich im Bereich Mobilitätsdienstleistungen weiter wachsen.

Um unsere Rentabilität auch unter schwierigen Marktbedingungen abzusichern, passen wir unser Geschäftssystem so an, dass wir schnell und flexibel auf Marktschwankungen reagieren können und möglichst marktnah Wertschöpfung schaffen.

Nachhaltigkeit ist ein fester Bestandteil unseres Selbstverständnisses. Nachhaltigkeit bedeutet für uns verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln für den langfristigen ökonomischen Erfolg im Einklang mit Umwelt und Gesellschaft. S. 105 ff.

Vier strategische Handlungsfelder

Über vier strategische Handlungsfelder wollen wir unsere Ziele erreichen. ↗ A.09
Wir werden:
- das Kerngeschäft stärken,
- weltweit wachsen,
- technologisch führen und
- die Digitalisierung vorantreiben.

A.09
Strategische Handlungsfelder

Das Kerngeschäft stärken

Wir stärken das Kerngeschäft mit innovativen, erstklassigen Produkten, wettbewerbsfähigen Strukturen, flexiblen Prozessen und einer am Kunden orientierten Organisation. Wir setzen die 2012 begonnene Modelloffensive von **Mercedes-Benz Cars** in allen Segmenten mit zusätzlichen Modellen und attraktiven Folgemodellen fort. Im Zeitraum 2012 bis zum Ende des Jahrzehnts werden wir insgesamt mehr als 30 neue Pkw-Modelle auf den Markt bringen. Fast die Hälfte davon ist ohne Vorgänger im Produktportfolio. Im Jahr 2015 haben wir unser Modellangebot mit einem Mercedes-Maybach Modell, dem Mercedes-AMG GT, dem CLA Shooting Brake und dem GLE Coupé erweitert. Das Jahr 2016 steht ganz im Zeichen der neuen E-Klasse, die mit innovativen Assistenz- und Sicherheitssystemen einen weiteren Schritt in Richtung autonomes Fahren setzen wird. Im Segment der S-Klasse wird das bereits auf der IAA in Frankfurt vorgestellte S-Klasse Cabrio als Modell ohne direkten Vorgänger in den Markt eingeführt, weitere attraktive Modelle werden folgen.

Die Architektur- und Modulstrategie treiben wir mit Nachdruck voran. Dadurch können wir die steigende Komplexität durch zusätzliche Modellvarianten, die immer kürzer werdenden Innovationszyklen sowie den Ausbau des internationalen Produktionsnetzwerks meistern. Indem wir unsere Werke standardisieren und modularisieren, begrenzen wir den Investitionsbedarf und senken die Fixkosten. Die Klassifikation von Lead- und Partnerwerken sichert den Know-how-Transfer und den hohen Qualitätsstandard von »Made by Mercedes« weltweit. Mit einer umfassenden Neuausrichtung stärken wir die Zukunftsfähigkeit unserer deutschen Werke. Hierzu haben wir gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern weitreichende Vereinbarungen zu Produkten, Kompetenzen, Fertigungstiefe und Beschäftigung getroffen. Parallel dazu sind für die kommenden Jahre an unseren deutschen Standorten Investitionen in Höhe von insgesamt 4,75 Mrd. € vorgesehen. In den USA investieren wir 1,3 Mrd. US-$ in die Erweiterung unserer dortigen Produktion. In Mexiko werden wir gemeinsam mit unserem strategischen Partner Renault-Nissan ein neues Werk eröffnen und dort ab 2018 Kompaktfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz fertigen.

Im Zuge der Produkterneuerung und -erweiterung entwickeln wir unsere Marken konsequent weiter. Mit der Initiative »Best Customer Experience« verfolgen wir das Ziel, dem Kunden das beste Kundenerlebnis im Wettbewerb zu bieten. Alle Verkaufs- und Serviceaktivitäten sowie die Finanzdienstleistungen werden vom ersten Kontakt über die gesamte Dauer der Kundenbeziehung aufeinander abgestimmt. Mit neuen Verkaufsformaten, wie zum Beispiel mobilen Verkaufspavillons oder Mercedes me Stores, schaffen wir Begegnungspunkte, um auch neue Kunden zu gewinnen. Über modernste digitale Produktdarstellungen kreieren wir Produkterlebnisse, ohne die Produktvarianten im Verkaufsraum vorhalten zu müssen. Und Mercedes me entwickeln wir zur zentralen Plattform und Servicemarke weiter. S. 18

Die Marke smart mit den Modellen smart fortwo, smart forfour und dem neuen smart Cabrio, das im Jahr 2016 in den Markt eingeführt wird, steht für große Ideen für die urbane Mobilität. Mit dem elektrisch angetriebenen smart, der im Jahr 2016 erneuert wird, werden wir unsere Position im Bereich Elektromobilität ausbauen.

Daimler Trucks setzt auf Technologieführerschaft, globale Präsenz und die intelligente Nutzung von Plattformen. Die Plattformstrategie ermöglicht es, maßgeschneiderte Technologie für unsere Kunden weltweit zu liefern und gleichzeitig unsere Größenvorteile bestmöglich auszuschöpfen. So können wir einerseits innovative Spitzentechnologie in den Kernmärkten der Triade (Westeuropa, Nordamerika, Japan) anbieten, andererseits klassische und bewährte Technologie in Märkten wie Brasilien, China und Russland einsetzen. Zudem sind wir in der Lage, Märkte wie Indien, Afrika und teilweise Asien mit einfacher und lokal produzierter Technologie zu bedienen. Mit dieser Strategie und einem breiten Produktprogramm ist Daimler Trucks sehr gut im Wettbewerb aufgestellt. Auf dieser Basis streben wir weiter ein Absatzziel von 700.000 Einheiten im Jahr 2020 an.

Neben dem Wachstum steht auch bei Daimler Trucks die weitere Erhöhung der Effizienz und Fokussierung auf das Kerngeschäft im Vordergrund.

Mercedes-Benz Vans will seine gute Marktposition in Westeuropa mit maßgeschneiderten und technologisch führenden Produkten festigen. Hierzu werden die bewährten Modelle Sprinter, Vito und Citan, mit denen sich das Geschäftsfeld vorrangig an gewerbliche Kunden richtet, konsequent weiterentwickelt. Im Fokus stehen dabei die für die Kunden besonders wichtigen Produktmerkmale Wirtschaftlichkeit und Sicherheit. Mit der sehr erfolgreichen Großraumlimousine V-Klasse, den Marco Polo Modellen und dem Vito Tourer will Mercedes-Benz Vans zusätzliche Kundengruppen ansprechen. Auch in regionaler Hinsicht sollen mit diesen Modellen neue Märkte erschlossen werden.

Daimler Buses legt den Fokus der nächsten Jahre auf weiteres Wachstum und arbeitet kontinuierlich daran, die Effizienz zu verbessern. Zusätzliches Geschäftsvolumen soll einerseits mit einem höheren Absatz hochattraktiver Busse und Busfahrgestelle und andererseits durch eine größere Anzahl und umfangreichere Serviceangebote erzielt werden. Mit dem neuen Modell Mercedes-Benz Citaro NGT haben wir einen Stadtlinienbus mit hocheffizientem Erdgasmotor vorgestellt.

Daimler Financial Services setzt seinen Wachstumskurs fort. Weltweit wird rund jedes zweite durch den Konzern ausgelieferte Fahrzeug von Daimler Financial Services finanziert oder verleast. Der Bestand an finanzierten und verleasten Fahrzeugen von heute 3,7 Millionen Pkw und Nutzfahrzeugen weltweit soll weiter gesteigert werden. Gleichzeitig wird das Angebot in den Bereichen Finanzierung, Leasing und Versicherungen sowie bei den Mobilitätsdienstleistungen erweitert. Der Ausbau digitaler Vertriebskanäle und die noch stärkere Vernetzung mit den Automobilgeschäftsfeldern stehen ebenfalls im Vordergrund. Die Arbeitgeberattraktivität von Daimler Financial Services wird derzeit schon exzellent bewertet. Dies ist ein Ansporn für die Zukunft, das hohe Zufriedenheitsniveau der Mitarbeiter zu halten und für externe Bewerber sehr attraktiv zu bleiben.

Weltweit wachsen

Das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage wird in den kommenden Jahren zum größten Teil in Asien stattfinden. Auch wenn die Wachstumsraten in China in den kommenden Jahren moderater ausfallen werden, gehen wir davon aus, dass sich China in den nächsten zehn Jahren dauerhaft zum größten Fahrzeugmarkt der Welt entwickeln wird. Weltweit weiter zu wachsen bedeutet für Daimler, unsere heute schon starke Position in den Pkw- und Nutzfahrzeugmärkten in Europa, Nordamerika und Japan auszubauen und gleichzeitig die Wachstumsmöglichkeiten in Asien und in verschiedenen Schwellenländern auszuschöpfen.

Um die Absatzziele von **Mercedes-Benz Cars** umzusetzen, verstärken wir unsere lokalen Aktivitäten insbesondere in China, aber auch in Indien und Brasilien. In China produzieren wir den Geländewagen GLK und seit Ende 2015 dessen Nachfolger GLC, die Langversion der E-Klasse, die C-Klasse als Lang- und Kurzversion sowie seit Mitte 2015 auch den kompakten Geländewagen GLA. Ab Mitte 2016 wird die bisherige Langversion der E-Klasse durch das Nachfolgemodell abgelöst. Ein Motorenwerk für Vierzylinder-Motoren ist seit Ende 2013 im Betrieb und wurde seither sukzessive erweitert. Gemeinsam mit unserem Partner BAIC haben wir bis 2015 insgesamt 4 Mrd. € in den Ausbau der lokalen Pkw- und Motoren-Produktion investiert. Im Segment der Elektrofahrzeuge haben wir gemeinsam mit dem chinesischen Batterie- und Fahrzeughersteller BYD ein batterieelektrisches Fahrzeug entwickelt. Das Elektrofahrzeug unter dem Markennamen DENZA wurde im Jahr 2014 in China eingeführt. Mit dem Ausbau des Forschungs- und Entwicklungszentrums in Peking setzen wir die Internationalisierungsstrategie des Forschungs- und Entwicklungsbereichs fort. Unser Händlernetz in China ist in der Netzdichte nun gleichauf mit dem unserer Hauptwettbewerber.

In Indien haben wir die Montagekapazität um die kompakte CLA-Klasse weiter ausgebaut. Damit werden sieben von neun im Markt verfügbare Volumenmodelle vor Ort am Standort Pune gefertigt.

In Brasilien wird im Jahr 2016 die Produktion der C-Klasse und des GLA für den lokalen Markt starten. In Mexiko haben Daimler und die Renault-Nissan-Allianz in Aguascalientes den Grundstein für ein gemeinsames Produktionswerk gelegt. Dort sollen im Jahr 2018 die ersten Mercedes-Benz Fahrzeuge vom Band laufen.

Bei **Daimler Trucks** wollen wir unsere starke Position in Europa, Nord- und Südamerika absichern und insbesondere im asiatischen Raum mit Daimler Trucks Asia deutlich wachsen. Daimler Trucks Asia besteht aus den zwei regionalen Gesellschaften Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) und der seit einigen Jahren in Indien tätigen Daimler India Commercial Vehicles (DICV). Durch die Zusammenlegung der beiden Gesellschaften unter einer gemeinsamen Führungsverantwortung können Marktpotenziale besser genutzt und Synergien zwischen den beiden Gesellschaften realisiert werden. Bei DICV in Indien produzieren wir sowohl Lkw der Marke BharatBenz als auch Lkw der Marke FUSO für den Export. Die FUSO Lkw aus indischer Produktion sollen insbesondere in preissensible Märkte in Asien und Afrika geliefert werden.

Bei den mittelschweren und schweren Lkw bauen wir in China auf die Zusammenarbeit mit unserem Partner Foton, mit dem wir im Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) Lkw der Marke Auman produzieren.

Um die Wachstumschancen in zukunftsträchtigen Märkten in Afrika, Asien und Lateinamerika voll auszuschöpfen, positionieren wir uns in diesen Regionen durch unsere neuen Regional Center noch näher am Puls des Marktes. Die Regionalzentren konzentrieren sich ganz auf Vertrieb und Aftersales von Daimler-Nutzfahrzeugen. Nach der Eröffnung des ersten von sechs rund um den Globus geplanten Regionalzentren in Dubai im Oktober des vergangenen Jahres folgen im ersten Quartal 2016 weitere Regionalzentren.

Mercedes-Benz Vans beabsichtigt im Rahmen der Strategie »Mercedes-Benz Vans goes global« in neuen Märkten zu wachsen. Um der seit Jahren steigenden Nachfrage nach dem Sprinter in Nordamerika gerecht zu werden und um unsere Kostenposition langfristig zu verbessern, wird in Charleston im US-Bundesstaat South Carolina ein neuer Produktionsstandort errichtet. Des Weiteren produzieren wir in Argentinien sowie mit unserem Partner GAZ in Russland. Neben dem Sprinter ist der Vito inzwischen der zweite Welttransporter von Mercedes-Benz Vans. Nach der Markteinführung in Europa im Jahr 2014 wurde der mittelgroße Transporter im Oktober 2015 auch in Lateinamerika und unter dem Namen Metris in Nordamerika eingeführt. Für den lateinamerikanischen Markt wird das Fahrzeug auch in Argentinien gefertigt. Im Joint Venture Fujian Benz Automotive Corporation werden die Modelle Vito, Viano und Sprinter für den chinesischen Markt produziert. Im Jahr 2016 wird dort der Viano durch die neue V-Klasse abgelöst, die für zusätzliche Wachstumsimpulse sorgen dürfte. Als ein weiterer Schritt der globalen Wachstumsstrategie ist der Einstieg ins weltweit volumenstarke Segment mittelgroßer Pickups noch vor Ende des Jahrzehnts in Kooperation mit unserem strategischen Partner Renault-Nissan zu sehen.

Daimler Buses will in den kommenden Jahren in den Schwellenländern wachsen. Große Potenziale gibt es hier vor allem in Lateinamerika, sobald sich diese Märkte wieder erholen. In Indien hat Daimler Buses seine bisherigen lokalen Geschäftsaktivitäten in die Daimler India Commercial Vehicles (DICV) integriert und ein neues Buswerk in Indien in Betrieb genommen. Daimler Buses hat sich das Ziel gesetzt, das Segment der Premiumbusse in Indien zu erschließen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** baut in Verbindung mit den Wachstumsstrategien der Geschäftsfelder seine Geschäftsaktivitäten weiter aus und bietet regional zugeschnittene Leasing- und Finanzierungsmodelle an. Insbesondere in China bestehen auch in Zukunft gute Chancen für weiteres, substantielles Wachstum. Weltweit unterstützt Daimler Financial Services den Automobilabsatz von Daimler in mehr als 40 Ländern. Vom Absatzwachstum in diesen Märkten wird Daimler Financial Services profitieren.

Technologisch führen

Als Pioniere des Automobilbaus bauen wir unsere technologische Führung in den Bereichen Antriebstechnologie, Sicherheit und autonomes Fahren sowie bei der Konnektivität unserer Fahrzeuge weiter aus. Ob unsere Kunden eher im Langstreckenverkehr, im Überland- oder eher im Stadtverkehr unterwegs sind: Wir bieten für jedes Nutzerprofil die passende Antriebslösung. Unser Antriebsportfolio reicht von optimierten Verbrennungsmotoren über die Hybridisierung bis hin zum lokal emissionsfreien Fahren. Im Jahr 2015 konnten wir den CO_2-Ausstoß der in der Europäischen Union neu zugelassenen Fahrzeuge von **Mercedes-Benz Cars** im Durchschnitt von 129 g/km auf 123 g/km senken. Damit haben wir das für 2016 angestrebte Ziel von 125 g/km schon vorzeitig erreicht. Mit der neuen E-Klasse werden wir ab dem Jahr 2016 auf der Basis von Leichtbau, verbesserter Aerodynamik und hocheffizienten Verbrennungsmotoren die Verbrauchswerte und damit auch die CO_2-Emissionen nochmals deutlich senken. Die konsequente Hybridisierung ist ein wichtiger Bestandteil der Antriebsstrategie von Mercedes-Benz Cars. Im Zeitraum 2014 bis 2017 führen wir insgesamt zehn Plug-In-Hybrid-Modelle ein. Unsere neuen Plug-In-Hybride verbinden Dynamik und Komfort auf höchstem Niveau mit dem Verbrauch eines Kleinwagens und ermöglichen bis zu 33 km rein elektrisches und damit lokal emissionsfreies Fahren. Der Kraftstoffverbrauch liegt zwischen 3,3 l/100 km beim GLE 500 e 4MATIC[1] und sogar nur 2,1 l/100 km beim sparsamsten C 350 e[2]. In den kommenden Jahren wird bei den alternativen Antrieben der Schwerpunkt auf Plug-In-Hybriden liegen. Aber auch bei der reinen Elektromobilität sind wir ganz vorne mit dabei. Im Jahr 2014 haben wir das Angebot serienmäßig hergestellter Elektrofahrzeuge um die neue B-Klasse mit elektrischem Antrieb für die USA und Europa ergänzt. Unter der Marke DENZA bieten wir ein Elektrofahrzeug ausschließlich für den chinesischen Markt an. Im Jahr 2016 führen wir den neuen smart electric drive ein. Mittelfristig wird ein weiteres batterieelektrisches Fahrzeug mit einer Reichweite bis zu 500 km verfügbar sein. Auch die Brennstoffzellentechnologie treiben wir voran. Im Jahr 2017 werden wir die nächste Fahrzeuggeneration auf Basis unseres GLC präsentieren.

Um die Verbrauchseffizienz auch bei Nutzfahrzeugen weiter zu verbessern, arbeiten wir im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** an der Optimierung von Fahrzeug und Antriebsstrang. Der vorausschauende Tempomat Predictive Powertrain Control ermöglicht es zum Beispiel, den Dieselverbrauch um bis zu 5 % zu senken. Mit der neuen Generation des Heavy-Duty-Motors OM471 liegt die Kraftstoffersparnis im Vergleich zum Vorgängermotor bei bis zu 3 %. Im Feldversuch mit einem ganzheitlich optimierten Lkw, in den nicht nur der neue Motor, sondern auch Reifen, Auflieger und andere wichtige Komponenten einbezogen wurden, konnte der CO_2-Ausstoß im Vergleich zum nicht optimierten Fahrzeug um 12 bis 14 % verringert werden.

In Europa wollen wir den Verbrauch unserer Lkw-Flotte im Zeitraum von 2005 bis 2020 um durchschnittlich 20 % reduzieren. Wir sind zuversichtlich, dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, und haben mit der Einführung der neuen Generation des Schwer-Lkw Motors OM471 in 2015 einen weiteren Schritt in diese Richtung getan.

Auf dem nordamerikanischen Markt ist der Freightliner Cascadia Evolution derzeit der Schwer-Lkw mit dem geringsten Kraftstoffverbrauch. In der Hybridtechnologie sind wir bei Nutzfahrzeugen weltweit führend. Der Canter Eco Hybrid spart bis zu 23 % Kraftstoff und amortisiert seinen Mehrpreis in nur wenigen Jahren. Mit dem emissionsfreien FUSO Canter E-CELL konnten wir im Kundenversuch 64 % bei den Betriebskosten im Vergleich zum konventionellen Dieselantrieb einsparen. Wir haben damit heute schon ein leistungsstarkes und zuverlässiges Konzept, das den Anforderungen des städtischen Lieferverkehrs und den künftig zunehmenden Emissionsbeschränkungen in Ballungsgebieten gerecht wird.

1 GLE 500 e 4MATIC: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 3,3; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 78; Stromverbrauch in kWh/100 km 16,0.
2 C 350 e: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,4-2,1; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 54-48; Stromverbrauch in kWh/100 km 11,3-11,0.

Auch bei den Bussen haben wir mit der Einführung der Euro-VI-Modelle bereits eine Reduzierung des Verbrauchs um bis zu 8 % erreicht. Die zweite Generation des Heavy-Duty-Motors OM471 im neuen Mercedes-Benz Travego reduziert den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen nochmals um rund 4 %. Auch **Daimler Buses** setzt verstärkt auf alternative Antriebe. Der neue Stadtlinienbus mit Gasmotor, der Mercedes-Benz Citaro NGT, besticht mit seinem leisen Lauf und reduzierten CO_2-Emissionen – beides sind wesentliche Punkte in stark verkehrsbelasteten Innenstädten. Im Vergleich zum Vorgänger emittiert der Citaro NGT zwischen 15 und 20 % weniger CO_2/km. Im Segment des lokal emissionsfreien Fahrens sollen noch in diesem Jahrzehnt der Citaro E-CELL mit batterieelektrischem Antrieb und ein neues Modell mit Brennstoffzelle in Serie gehen.

In den Bereichen Sicherheits- und Assistenzsysteme bauen wir unsere führende Position in allen automobilen Geschäftsfeldern aus. Parallel dazu entwickeln wir das autonome Fahren bei Pkw und Nutzfahrzeugen zur Serienreife. S. 6 ff.

Auch was die aktive und passive Sicherheit betrifft, werden wir bei Pkw und Nutzfahrzeugen unsere Vorreiterrolle weiter ausbauen. Unser Ziel ist es, Sicherheit auf höchstem Niveau für alle Baureihen verfügbar zu machen. Die ab Frühjahr erhältliche E-Klasse geht einen weiteren deutlichen Schritt auf dem Weg zum autonomen und vernetzten Fahren. Mit dem neuen System Intelligent Drive next Level kann man vorausfahrenden Fahrzeugen auch bis zu einer Geschwindigkeit von 210 km/h folgen. Bis zu 130 km/h kann das System auch ohne Fahrbahnmarkierung eingreifen und entlastet so den Fahrer vor allem im Kolonnen- und Stauverkehr. Der Aktive Brems-Assistent kann zusätzlich auch Querverkehr in Kreuzungssituationen, Stauenden und Fußgänger, die sich im Gefahrenbereich vor dem Fahrzeug befinden, erkennen, vor drohendem Crash warnen und notfalls auch selbst automatisch bremsen. Das Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE und der Future Truck 2025 sind Meilensteine auf dem Weg zum autonomen Fahren. Bereits am Ende dieser Dekade wollen wir in einem Serien-Pkw vollständig autonomes Fahren ermöglichen. Seit September 2015 besitzen wir als erster Automobilhersteller eine offizielle Lizenz des US-Bundesstaates Kalifornien, selbstständig fahrende Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen zu testen.

Auch bei Daimler Trucks erhielten wir im Mai 2015 mit dem Freightliner Inspiration Truck im US-Bundesstaat Nevada die weltweit erste Straßenzulassung für einen autonom fahrenden Lkw. Und seit Oktober 2015 ist der erste autonom fahrende Serien-Lkw, ein Mercedes-Benz Actros mit Highway Pilot, auf deutschen Straßen in Erprobung. Autonomes Fahren bietet gerade im Straßengüterverkehr viele Vorteile. Es erhöht die Sicherheit und durch optimales Schalten, Bremsen und Beschleunigen auch die Effizienz.

Unsere Spitzenposition beim Thema Sicherheit untermauern wir zudem mit neuen Assistenzsystemen sowie mit der Weiterentwicklung des Notbrems- und Spurhalteassistenten. In naher Zukunft bringen wir beispielsweise den Abbiegeassistenten auf den Markt. Dieser kann Fußgänger, Radfahrer und stationäre Hindernisse erkennen und so insbesondere im Stadtverkehr Unfälle vermeiden und Leben retten.

Die Digitalisierung vorantreiben

Digitalisierung führt zu tief greifenden Veränderungen in allem, was wir tun. Sie verändert unsere Produkte, unsere Dienstleistungen, unseren Kundenkontakt sowie die Art und Weise, wie wir wertschöpfend in unserem Unternehmen tätig sind. Sie ist auch ein Wegbereiter für neue Mobilitätskonzepte. Um bei diesem Wandel an der Spitze zu stehen, treiben wir die Digitalisierung auf allen Ebenen, allen Stufen der Wertschöpfungskette und mit Fokus auf den Kunden voran. Dabei geht es zum einen um eine noch stärkere Vernetzung unserer Produkte, um kundenorientierte, digitale Dienstleistungen und um die digitale Kommunikation mit dem Kunden – vom ersten Kontakt über die gesamte Kundenbeziehung. Daraus entstehen viele Vorteile für den Kunden. Durch die Vernetzung von Verkaufs- und Produktionsprozessen sind wir in der Lage, schneller, individueller und flexibler auf Kundenwünsche zu reagieren. Des Weiteren können wir unsere internen Prozesse effizienter gestalten, eine höhere Qualität erzielen und die Mitarbeiter von körperlich herausfordernden Arbeiten entlasten.

Bei Mercedes-Benz Cars treiben wir den Roll-out vernetzter Fahrzeuge weiter voran. Mercedes me connect ist in fast allen Baureihen verfügbar. Der Kunde kann jederzeit und überall online auf sein Fahrzeug zugreifen. In der digitalen Plattform Mercedes me werden Service-, Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen (connect, assist, move und finance) sowie Informationen und Neuigkeiten rund um Mercedes-Benz (inspire) zusammengefasst. S. 18

Auch bei Daimler Trucks erweitern wir unser Angebot an digitalen Dienstleistungen. Die Vernetzung ist eine ganz wesentliche Voraussetzung, um im Logistikgeschäft der Zukunft erfolgreich zu sein. Unser Anspruch ist es, im Bereich Vernetzung der führende Nutzfahrzeughersteller zu sein. Unsere Produkte sind dabei Teil eines logistischen Gesamtsystems. In Zusammenarbeit mit unserem strategischen Partner Zonar Systems bauen wir in Nordamerika unsere Telematikdienste um Detroit Connect weiter aus. In Europa, Südafrika und Brasilien entwickeln wir FleetBoard, das dort heute schon in jedem zweiten unserer neuen Lkw integriert ist, weiter. Auch in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses arbeiten wir am Aufbau integrierter Transportlösungen beziehungsweise an der Weiterentwicklung von Flottenmanagementsystemen.

Digitale Technologien eröffnen uns auch die Möglichkeit, neue und innovative Mobilitätsangebote zu entwickeln, sei es für den privaten, geschäftlichen oder öffentlichen Bereich. Beispiele hierfür sind car2go, CharterWay, Bus Rapid Transit (BRT) oder die Mobilitätsplattform »moovel«. car2go, unser größtes Geschäft im Bereich privater Mobilitätsdienstleistungen, das von Daimler Financial Services geführt wird, bauen wir international weiter aus und nutzen es als Teil des moovel Angebots. Zum Jahresende 2015 war car2go an 31 Standorten in Europa und Nordamerika mit weit mehr als einer Million Kunden vertreten. car2go ist auch einer der größten Anbieter im Bereich des elektromobilen Carsharing und an vier Standorten mit rein elektrischen Flotten vertreten. Mit moovel bieten wir unseren Kunden die Möglichkeit, unterschiedliche individuelle und öffentliche Mobilitätsangebote optimal miteinander zu verbinden und über ein Bezahlsystem abzurechnen.

Durch die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette sind wir in der Lage, die Entwicklungsprozesse zu verkürzen, Produktionsabläufe flexibler und das Marketing und die Vertriebswege direkter zu gestalten. Bei dem auf der Frankfurter Messe 2015 vorgestellten Concept IAA (Intelligent Aerodynamic Automobil) konnten wir die Entwicklungszeit von eineinhalb Jahren auf unter zehn Monate verkürzen. Mit Industrie 4.0 wird die Fabrik digital, beispielsweise über Augmented Reality, virtuelle Montage oder Mensch-Roboter-Kooperationen. Der Mensch wird dabei von monotonen, schweren Arbeiten entlastet. Indem wir die ständig wachsenden Datenmengen intelligent nutzen und dabei alle Wertschöpfungsebenen vernetzen, verschaffen wir uns Effizienzvorteile, erhöhen die Qualität und Schnelligkeit und ermöglichen eine weitere Flexibilisierung des gesamten Produktionsprozesses. Aus dem Marketing und der Kundenkommunikation ist Digitalisierung ebenfalls nicht mehr wegzudenken. Über unsere Social-Media-Kanäle sind wir heute schon sehr präsent und erfolgreich. Über Konzepte wie zum Beispiel den Lifestyle-Konfigurator, temporäre Pop-up Stores oder zusätzlichen Online-Verkauf wollen wir unsere Kunden auf innovativen Wegen direkt ansprechen und auch neue Kunden dazugewinnen.

Auch im Geschäftsfeld Daimler Financial Services sind die weitere Digitalisierung der Kernprozesse und der umfassende Ausbau digitaler Services ein wichtiges Ziel für die nächsten Jahre.

Um den digitalen Wandel im Unternehmen voranzutreiben, bedarf es neuer Handlungs- und Denkmuster. Wir wollen unsere Mitarbeiter für digitale Technologien begeistern und unsere Innovationskultur stärken. Mit neuen Innovationsformaten arbeiten wir an digitalen Themen. Wir verändern unsere Strukturen und Prozesse, um die Chancen der Digitalisierung optimal nutzen zu können. Wir wollen die Schnelligkeit und Risikokultur der digitalen Industrie mit der Perfektion und Innovationskraft unseres Unternehmens zusammenführen. Digitalisierung steht für uns auf gleicher Ebene wie ein starkes Kerngeschäft oder Technologieführerschaft.

Umfangreiche Investitionen in die Zukunft des Unternehmens

Um unsere Wachstumsstrategie mit neuen Produkten, innovativen Technologien und modernen Produktionskapazitäten umzusetzen, führen wir unsere Investitionsoffensive in den kommenden Jahren mit Nachdruck fort. Umfangreiche Mittel sind dabei auch für die Digitalisierung der Prozesse und Produkte im gesamten Unternehmen vorgesehen. Insgesamt werden wir deshalb in den Jahren 2016 und 2017 rund 14 Mrd. € in Sachanlagen sowie 14,5 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investieren. Damit haben wir unsere Aufwendungen für die Zukunftssicherung nochmals deutlich aufgestockt. ↗ **A.10 bis A.13**

Die Sachinvestitionen gehen im Wesentlichen in die Produktionsvorbereitungen für unsere neuen Modelle, die Modernisierung und Neuausrichtung unserer Produktionsanlagen in Deutschland, die lokale Produktion in den Wachstumsmärkten sowie den Ausbau und die Neuausrichtung unserer Vertriebsorganisation.
S. 95

Unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung fließen vor allem in neue Produkte, innovative Antriebs- und Sicherheitstechnologien sowie in die Konnektivität unserer Produkte und die Weiterentwicklung des autonomen Fahrens. Im Zeitraum 2012 bis 2020 bringen wir insgesamt mehr als 30 neue Pkw-Modelle auf den Markt, und auch bei den Nutzfahrzeugen werden wir unser Modellangebot konsequent weiterentwickeln. Darüber hinaus wollen wir den Verbrauch unserer Fahrzeuge und damit auch die CO_2-Emissionen unter anderem auch durch innovative Hybridantriebe weiter deutlich reduzieren. In den Bereichen Sicherheit und autonomes Fahren werden wir bei Pkw und Nutzfahrzeugen auch künftig Maßstäbe setzen.
S. 6 ff. und S. 107 ff.

A.10

Sachinvestitionen 2016 – 2017

in %

Mercedes-Benz Cars	71 %
Daimler Trucks	20 %
Mercedes-Benz Vans	8 %
Daimler Buses	1 %
Daimler Financial Services	0,4 %

A.11

Sachinvestitionen

in Milliarden €	Ist 2014	Ist 2015	**2016 – 2017**
Daimler-Konzern	4,8	5,1	**14,0**
Mercedes-Benz Cars	3,6	3,6	**9,9**
Daimler Trucks	0,8	1,1	**2,7**
Mercedes-Benz Vans	0,3	0,2	**1,1**
Daimler Buses	0,1	0,1	**0,2**
Daimler Financial Services	0,02	0,03	**0,05**

A.12

Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2016 – 2017

in %

Mercedes-Benz Cars	74 %
Daimler Trucks	18 %
Mercedes-Benz Vans	5 %
Daimler Buses	3 %

A.13

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

in Milliarden €	Ist 2014	Ist 2015	**2016 – 2017**
Daimler-Konzern	5,7	6,6	**14,5**
Mercedes-Benz Cars	4,0	4,7	**10,7**
Daimler Trucks	1,2	1,3	**2,6**
Mercedes-Benz Vans	0,3	0,4	**0,8**
Daimler Buses	0,2	0,2	**0,4**

Wir wachsen nachhaltig profitabel

Daimler hat seinen profitablen Wachstumskurs im Jahr 2015 beschleunigt fortgesetzt: Absatz, Umsatz und Ergebnis lagen deutlich höher als im Vorjahr. Mit zahlreichen neuen Produkten haben wir unsere Kunden begeistert und die Marktposition von Daimler verbessert. Gleichzeitig ist es uns gelungen, richtungsweisende Innovationen auf die Straße zu bringen. Beispiele hierfür sind das autonome Fahren und die neuen Plug-In-Hybride. Die Digitalisierung unserer Produkte und Prozesse wurde im gesamten Unternehmen vorangetrieben. Auf der Basis solider Finanzen konnten wir erneut sehr umfangreiche Mittel in die Zukunft investieren und damit die Voraussetzungen für weiteres profitables Wachstum schaffen.

B | Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns 74

Geschäftsmodell 74
Portfolioveränderungen und strategische Kooperationen 76
Effizienzprogramme mit voller Wirkung 77
Steuerungssystem 77
Erklärung zur Unternehmensführung 78

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf 79

Weltwirtschaft 79
Automobilmärkte 80
Geschäftsentwicklung 81

Ertragslage 85

EBIT 85
Gewinn- und Verlustrechnung 88
Dividende 89
Net Operating Profit 89
Value Added 89

Finanzlage 91

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements 91
Cash Flow 92
Sonstige finanzielle Verpflichtungen, Finanzgarantien und Eventualverbindlichkeiten 95
Investitionen 95
Refinanzierung 96
Rating 98

Vermögenslage 99

Daimler AG (Kurzfassung nach HGB) 102

Ertragslage 102
Vermögens- und Finanzlage 103
Risiken und Chancen 104
Prognosebericht 104

Nachhaltigkeit 105

Nachhaltigkeit bei Daimler 105
Forschung und Entwicklung 106
Innovation und Sicherheit 108
Umweltschutz 112
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 115
Gesellschaftliche Verantwortung 117

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage 120

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2015 121

Vergütungsbericht 122

Grundsätze der Vergütung des Vorstands 122
Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2015 126
Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit 128
Vergütung des Aufsichtsrats 134

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen 135

Risiko- und Chancenbericht 138

Risiko- und Chancenmanagementsystem 138
Risiken und Chancen 140
Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen 140
Unternehmensspezifische Risiken und Chancen 146
Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen 148
Risiken aus Garantien, rechtliche und steuerliche Risiken 150
Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation 151

Prognosebericht 152

Weltwirtschaft 152
Automobilmärkte 153
Absatz 154
Umsatz und Ergebnis 155
Free Cash Flow und Liquidität 156
Dividende 156
Investitionen 156
Forschung und Entwicklung 156
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 157
Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung 157

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Daimler blickt auf eine 130-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht 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 Bussen. Maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Bei der Digitalisierung von Produkten, Dienstleistungen und Prozessen will Daimler innerhalb der Automobilbranche eine führende Rolle einnehmen.

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart (Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart). Die Geschäftstätigkeit der Daimler AG umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, Lkw und Transportern in Deutschland sowie die Steuerung des Daimler-Konzerns. Die Lageberichte für die Daimler AG und für den Konzern haben wir in diesem Bericht zusammengefasst.

Mit seinen starken Marken ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 19 Ländern und weltweit mehr als 8.500 Vertriebsstandorte. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnen Daimler beachtliche Vorteile im internationalen Wettbewerb und zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten. Außerdem können wir unsere innovativen Antriebs- und Sicherheitstechnologien in einem umfangreichen Fahrzeugportfolio einsetzen und gleichzeitig die Erfahrungen sowie das Know-how aus allen Teilen des Konzerns nutzen. Dies hilft uns auch bei der Weiterentwicklung des autonomen Fahrens, bei dem wir sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen eine Vorreiterrolle einnehmen.

B.01

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern

Mercedes-Benz Cars	54 %
Daimler Trucks	24 %
Mercedes-Benz Vans	7 %
Daimler Buses	3 %
Daimler Financial Services	12 %

Im Jahr 2015 steigerte Daimler seinen Umsatz um 15 % auf 149,5 Mrd. €. Die einzelnen Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 54 %, Daimler Trucks 24 %, Mercedes-Benz Vans 7 %, Daimler Buses 3 % und Daimler Financial Services 12 %. Mehr als 284.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2015 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** umfasst ein breites Spektrum an Premiumfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz mit den Submarken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach, das von den Kompaktklassemodellen der A- und B-Klasse über eine große Vielfalt an Geländewagen, Roadstern, Coupés und Cabrios bis hin zu den Luxuslimousinen der S-Klasse reicht. Hinzu kommen die neue Submarke Mercedes me und die hochwertigen Kleinwagen der Marke smart. Der Schwerpunkt der Produktion liegt in Deutschland, das Geschäftsfeld fertigt aber auch in den USA, in China, Frankreich, Ungarn, Rumänien, Südafrika, Indien, Vietnam sowie in Indonesien und bei Valmet Automotive in Finnland. Mittelfristig erwarten wir weltweit ein deutliches Wachstum der Automobilnachfrage und überdurchschnittliche Zuwächse im Segment der Premium-Pkw. Damit wir dieses Potenzial ausschöpfen können, schaffen wir zusätzliche Produktionskapazitäten – insbesondere bei Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) in China sowie in unseren Werken in den USA und in Indien. Darüber hinaus werden wir unser globales Produktionsnetzwerk um einen neuen Standort in Brasilien erweitern. Dort sollen ab dem Jahr 2016 die nächste Generation der C-Klasse sowie der kompakte Geländewagen GLA für den lokalen Markt produziert werden. Gemeinsam mit unserem Partner Renault-Nissan errichten wir in Aguascalientes, Mexiko, ein Montagewerk, in dem ab dem Jahr 2018 auch Kompaktfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz gefertigt werden sollen. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2015 China mit 20 % des Absatzes, die USA (18 %), Deutschland (15 %) und die übrigen Märkte Westeuropas (24 %).

Als der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 t entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO und BharatBenz. Die insgesamt 26 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA-Region (14), in Europa (7), in Asien (3) und in Südamerika (2). In China fertigt die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Gemeinschaftsunternehmen mit unserem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., seit dem Jahr 2012 Lkw der Marke Auman. Die Produktpalette von Daimler Trucks

umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2015 die NAFTA-Region mit 38 %, Asien (29 %), Westeuropa (13 %) und Lateinamerika ohne Mexiko (6 %).

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Vans** besteht im Segment der mittelschweren und schweren Transporter aus den Baureihen Vito und Sprinter. Nach unten runden wir unser Portfolio mit dem City-Van Mercedes-Benz Citan ab und sind damit Komplettanbieter im Transportergeschäft. Darüber hinaus haben wir im Jahr 2014 mit der V-Klasse eine Großraumlimousine eingeführt. Das Geschäftsfeld produziert an insgesamt neun Standorten: in Deutschland, Spanien, USA, Argentinien, im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. in China und im Rahmen der strategischen Allianz mit Renault-Nissan in Frankreich. Der Mercedes-Benz Sprinter Classic wird in unserem Auftrag von unserem Partner GAZ in Russland gefertigt. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 65 % des Absatzes bislang noch in Westeuropa. Im Rahmen unserer Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« erschließen wir zunehmend aber auch die Wachstumsmärkte in Südamerika und Asien sowie den russischen Markt. Darüber hinaus wollen wir künftig die Potenziale des expandierenden nordamerikanischen Transportermarktes noch besser nutzen. Hierzu haben wir im Jahr 2015 unser Produktangebot mit der Einführung des Vito unter dem Namen Metris erweitert. Mit dem neuen Produktionsstandort für die nächste Sprinter-Generation im US-Bundesstaat South Carolina – Baubeginn ist im Jahr 2016 – verbessern wir unsere Kostenposition in diesem großen Absatzmarkt.

Mit den Marken Mercedes-Benz und Setra ist **Daimler Buses** in seinen Kernmärkten im Segment über 8 t uneingeschränkt Marktführer. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die größten der insgesamt 14 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Argentinien, Brasilien und Mexiko. Im Berichtsjahr wurde am Produktionsstandort Chennai, Indien, ein neues Buswerk eröffnet. Dort werden nun auch Frontmotorbusse für die Bedürfnisse des indischen Volumenmarktes mit Aufbauten des britischen Busherstellers Wrightbus gefertigt. Für das Premiumsegment werden Heckmotorbusse unter der Marke Mercedes-Benz in Indien produziert. Ein weiteres neues Buswerk hat im Berichtsjahr in Funza bei Bogotá, Kolumbien, die Produktion aufgenommen. 58 % des Umsatzes erzielte Daimler Buses im Jahr 2015 in Westeuropa und in Lateinamerika (ohne Mexiko) 18 %. Während wir in Europa hauptsächlich Komplettbusse verkaufen, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Mexiko, 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 mehr als 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch die Vermittlung von Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte und Kreditkarten sowie verschiedene Mobilitätsdienstleistungen wie die Mobilitätsplattform moovel, die App mytaxi oder das flexible Mobilitätskonzept car2go. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Westeuropa und Nordamerika, zunehmend aber auch in Asien. Im Berichtsjahr finanzierte oder verleaste Daimler Financial Services nahezu 50 % der Fahrzeuge aus dem Hause Daimler. Das Vertragsvolumen von 116,7 Mrd. € entspricht einem Bestand von über 3,7 Mio. Fahrzeugen. Am Konsortium Toll Collect, das in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45 % beteiligt.

B.02

Daimler-Konzernstruktur 2015

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services
Umsatz	83,8 Mrd. €	37,6 Mrd. €	11,5 Mrd. €	4,1 Mrd. €	19,0 Mrd. €
Mitarbeiter	136.941	86.391	22.639	18.147	9.975
Marken	Mercedes-Benz, AMG, MAYBACH, smart, Mercedes me	Mercedes-Benz, FREIGHTLINER, FUSO, WESTERN STAR, Thomas Built Buses, BHARATBENZ	Mercedes-Benz, FREIGHTLINER	Mercedes-Benz, SETRA	Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial, Daimler Truck Financial, moovel, car2go, mytaxi

Über ein breit gefächertes Netz von Tochterunternehmen, Beteiligungen und Kooperationen ist Daimler in die globale Automobilindustrie und angrenzende Wirtschaftsbereiche eingebunden. Die Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 HGB finden Sie im Konzernanhang unter Anmerkung 39.

Portfolioveränderungen und strategische Kooperationen

Mit gezielten Investitionen und richtungsweisenden Partnerschaften haben wir im Jahr 2015 unser Kerngeschäft gestärkt und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen. Dabei haben wir uns auf die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres bestehenden Geschäftsportfolios und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in unseren Kerngeschäften konzentriert.

Einstieg in das digitale Kartengeschäft
Im August 2015 haben Audi, BMW und Daimler mit der Nokia Corporation vereinbart, deren Geschäft für digitale Karten und ortsbezogene Dienste HERE zu übernehmen. Mit diesem Schritt soll die Verfügbarkeit der Produkte und Dienstleistungen von HERE als offene, unabhängige und wertschaffende Plattform für Cloud-basierte Karten und Mobilitätsdienste dauerhaft gesichert werden. Die digitalen Karten von HERE schaffen die Grundlage für die nächste Generation der Mobilität und ortsbezogener Dienste. Diese bilden die Basis für neue Assistenzsysteme bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Dabei werden hochpräzise digitale Karten mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und innovative Produkte und Dienstleistungen zu ermöglichen. Die drei Partner übernehmen HERE jeweils zu gleichen Teilen. Der Kaufpreis in Höhe von 2,6 Mrd. € wird finanziert durch Kapitaleinlagen von Audi, BMW und Daimler sowie eine anteilige Fremdfinanzierung. Die Kapitaleinlage von Daimler beträgt 0,7 Mrd. €. Nach Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden wurde die Transaktion im Dezember 2015 abgeschlossen.

Audi, BMW und Daimler beabsichtigen, weitere Investoren an HERE zu beteiligen und ihren heutigen Anteil von jeweils 33,3 % an HERE zu reduzieren.

Ausbau der Partnerschaft mit BAIC
Daimler und der chinesische Autobauer BAIC Motor Corporation wollen ihre Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Finanzdienstleistungen intensivieren. Vor diesem Hintergrund haben die Daimler AG und der chinesische Autobauer BAIC Motor Corporation im März 2015 eine Vereinbarung unterzeichnet. Demzufolge hat BAIC Motor, die Pkw Sparte der BAIC Group, im Zuge einer Kapitalerhöhung 35 % der Anteile an der Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. (MBLC) erworben. Daimler bleibt mit einem Anteil von 65 % Mehrheitsaktionär. Nach Genehmigung durch die zuständigen Behörden wurde die Transaktion Anfang September 2015 abgeschlossen. Der Ausbau des Finanzdienstleistungsangebots ist ein wichtiger Schlüssel für künftiges Wachstum in China.

Die Produktionskapazitäten bei der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) haben wir im Berichtsjahr erneut ausgebaut. Mit dem Geländewagen GLC wird seit Oktober 2015 – rund sechs Monate nach dem Produktionsstart des kompakten GLA – ein weiteres SUV-Modell für den chinesischen Markt gefertigt. Im Jahr 2015 haben wir bei BBAC erstmals über 200.000 Fahrzeuge vor Ort produziert.

Produktions-Joint-Venture mit Nissan in Mexiko gestartet
Fünf Jahre nach dem Beginn ihrer strategischen Kooperation haben Daimler und die Renault-Nissan-Allianz ihre Zusammenarbeit vertieft. Im September 2015 wurde der Grundstein für das im Juni 2014 vereinbarte Joint-Venture-Produktionswerk COMPAS (Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes) in Aguascalientes, Mexiko, gelegt. Das neue Werk liegt in unmittelbarer Nähe eines bereits bestehenden Nissan-Werks und wird nach Abschluss der Anlaufphase eine jährliche Kapazität von 300.000 Fahrzeugen bieten, die 2021 erreicht werden soll. Der Produktionsbeginn mit Infiniti-Modellen ist für das Jahr 2017 geplant. Ab 2018 soll dann die Produktion von Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz folgen. Die Partner werden insgesamt eine Milliarde US-Dollar in das Joint Venture investieren. Daimler und die Renault-Nissan-Allianz werden auch bei der Entwicklung der nächsten Premium-Kompaktwagengeneration der Marken Mercedes-Benz und Infiniti kooperieren.

Daimler beteiligt sich an Zonar Systems
Im Juni 2015 hat Daimler Trucks North America (DTNA) eine Minderheitsbeteiligung an Zonar Systems Inc. erworben, einem führenden Entwickler und Anbieter von Logistik-, Telematik- und Konnektivitätslösungen. Die Investition ist ein Meilenstein auf dem Weg zu vollständig vernetzten Fahrzeugen und wertschöpfenden Datendiensten für Betreiber und Fahrer von Lkw. Gemeinsam werden DTNA und Zonar maßgeschneiderte Anwendungen für nordamerikanische Kunden auf den Markt bringen.

Neuausrichtung des Mercedes-Benz Vertriebs
Mercedes-Benz richtet seinen konzerneigenen Vertrieb für die Zukunft aus. Ziel ist dabei, die optimale Betreuung unserer Kunden sicher zu stellen, langfristig wirtschaftlich und profitabel agieren zu können und somit Arbeitsplätze zu sichern. Dazu wurden im Berichtsjahr in Deutschland 63 der insgesamt 158 herstellereigenen Standorte veräußert. Für 26 der verkauften Standorte ist per 1. Januar 2016 der Betriebsübergang an den neuen Eigentümer bereits erfolgt. Der Abschluss aller ausstehenden Betriebsübergänge wird im Jahr 2016 erfolgen.

Darüber hinaus wurden die konzerneigenen Niederlassungen, die Anfang 2015 in je elf Pkw- und Nfz-Vertriebsdirektionen zusammengefasst wurden, ab 1. Januar 2016 in die geplante Zielstruktur von je sieben Vertriebsdirektionen überführt. Damit folgen wir weiter konsequent unserer konzernübergreifenden Strategie der Spartenorientierung und sichern mit der Fokussierung auf das jeweilige Geschäft eine optimale Kundenbetreuung, die Grundlage für sichere Arbeitsplätze und hinreichend profitable Ergebnisse ist.

Auch in anderen Märkten optimieren wir kontinuierlich unsere Vertriebsstrukturen.

Verkauf von Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.
Auch Daimler Trucks arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung seiner Wettbewerbsfähigkeit. Im Zuge dieser Strategie fiel Ende Februar die Entscheidung zum Verkauf des südafrikanischen Gießereibetriebs Atlantis Foundries. Der neue Eigentümer ist ein etablierter Zulieferer, der weiterhin hochwertige Zylinderkurbelgehäuse an Daimler liefert. Die Transaktion wurde nach Genehmigung durch die Behörden Ende Juni 2015 abgeschlossen.

Effizienzprogramme mit voller Wirkung

Mit den Programmen »Fit for Leadership« bei Mercedes-Benz Cars, »Daimler Trucks #1« bei Daimler Trucks, »Performance Vans« bei Mercedes-Benz Vans und »GLOBE 2013« bei Daimler Buses haben wir bis zum Ende des Jahres 2014 durch Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen sowie durch zusätzliche Geschäftsaktivitäten zusammengenommen Ergebnisbeiträge von rund 4 Mrd. € realisiert. Die volle Wirkung dieser Programme hat sich wie geplant im Jahr 2015 niedergeschlagen. Weitere Effizienzsteigerungen werden derzeit in allen Geschäftsfeldern umgesetzt. Darüber hinaus führen wir grundlegende Maßnahmen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch. So haben wir zum Beispiel bei Mercedes-Benz Cars im Jahr 2015 das weiterführende Programm »Fit for Leadership Next Stage« gestartet. Aber auch konzernübergreifend standardisieren und modularisieren wir verstärkt unsere Produktionsprozesse. Dabei nutzen wir auf intelligente Art und Weise Fahrzeugplattformen und erzielen dadurch weitere Kostenvorteile. Parallel dazu treiben wir die digitale Vernetzung mit Nachdruck voran: in allen Geschäftsfeldern und auf allen Stufen der Wertschöpfungskette – von der Entwicklung über die Produktion bis hin zu Vertrieb und Service. Dadurch eröffnen wir uns zusätzliche Spielräume, um zum Vorteil unserer Kunden noch schneller, flexibler und effizienter zu werden. Diese langfristig ausgerichteten strukturellen Maßnahmen haben das Ergebnis bereits im Jahr 2015 positiv beeinflusst und werden in den kommenden Jahren weitere Effizienzgewinne ermöglichen.

Steuerungssystem

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

Value Added (Wertbeitrag)
Der Value Added ist ein zentrales Element unseres Steuerungssystems, das sowohl auf Konzern- als auch auf Geschäftsfeldebene angewendet wird. Er ermittelt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten. Alternativ kann der Value Added der industriellen Geschäftsfelder auch über die zentralen Werttreiber Umsatzrendite (Verhältnis von EBIT zu Umsatz) und Net-Asset-Produktivität (Verhältnis von Umsatz zu Net Assets) bestimmt werden. ↗ B.03

Die Kombination aus Umsatzrendite und Net-Asset-Produktivität zielt in Verbindung mit einer auf profitables 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.

Die quantitative Entwicklung des Value Added und der übrigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel »Ertragslage« erläutert. S. 85 ff.

Ergebnisgröße
Als operative Ergebnisgröße für die Geschäftsfelder wird das EBIT 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. ↗ B.12 auf S. 85

Net Assets
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 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 Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten, die nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnen sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. S. 90

B.03
Berechnung des Value Added

Kapitalkostensatz
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 Netto-Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; mit umgekehrtem Vorzeichen wird die erwartete Rendite der Liquidität 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. Während sich der Fremdkapitalkostensatz aus dem Verzinsungsanspruch der Gläubiger unserer Finanzierungsverbindlichkeiten ergibt, wird der Kostensatz für die Netto-Pensionsverpflichtungen auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. 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. ↗ B.04

B.04
Kapitalkostensatz

in Prozent	2015	2014
Konzern, nach Steuern	8	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Daimler Financial Services, vor Steuern	13	13

Umsatzrendite
Als zentraler Einflussfaktor des Value Added hat die Umsatzrendite eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder. Aus der Umsatzrendite in Verbindung mit der Net-Asset-Produktivität ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (Return on Net Assets, RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Für Daimler Financial Services wird zur Beurteilung der Rentabilität nicht auf die Umsatzrendite, sondern auf die Eigenkapitalrendite abgestellt.

Wichtige Leistungsindikatoren
Auf dem Gebiet der operativen finanziellen Leistungsmessung stellen für uns neben dem EBIT und dem Umsatz auch der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, die Investitionen sowie der Aufwand für Forschung und Entwicklung bedeutsame finanzielle Indikatoren dar. Zusätzlich zu den finanziellen Leistungsindikatoren nutzen wir auch verschiedene nicht-finanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens. Von besonderer Bedeutung sind hierbei der Absatz unserer Automobilgeschäftsfelder, den wir auch als Basis für unsere Kapazitäts- und Personalplanung einsetzen, sowie die Beschäftigtenzahl.

Außerdem nutzen wir im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsmanagements weitere nicht-finanzielle Indikatoren, wie beispielsweise den CO_2-Ausstoß unserer Fahrzeugflotte oder den Energie- und Wasserverbrauch unserer Standorte. Darüber hinaus fließen auch nicht-finanzielle Leistungsindikatoren in die Vergütung unseres Vorstands ein. Wichtige Kriterien in der jährlichen Zielvereinbarung und bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte sind zudem Integrität und Compliance.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nicht-finanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« und »Nachhaltigkeit«. S. 79 ff. und S. 105 ff. Zu »Integrität und Compliance« verweisen wir auf die Seiten 185 ff.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach § 289a HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung steht im Internet unter daimler.com/corpgov/de zur Verfügung. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 3 HGB sind die Angaben nach § 289a HGB nicht in die Prüfung durch den Abschlussprüfer einbezogen.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft

Im Berichtsjahr expandierte die Weltwirtschaft mit einem realen Wachstum von rund 2,5 % leicht schwächer als in den beiden Vorjahren und blieb damit erneut deutlich unterhalb des langfristigen Trends. ↗ B.05 Ursächlich hierfür war vor allem die weiter nachlassende und ausgesprochen unbefriedigende konjunkturelle Entwicklung in den Schwellenländern. Die globalen Finanzmärkte waren im Jahresverlauf weiterhin von erheblichen Kursschwankungen geprägt. Die industriellen Rohstoffpreise gaben gegenüber dem Vorjahr deutlich nach und lagen um rund ein Fünftel unter dem Niveau von 2014, bei den Rohölpreisen lag der Rückgang bei knapp 50 %.

In einem insgesamt verhaltenen weltwirtschaftlichen Umfeld konnten die Volkswirtschaften der Industrieländer im Vergleich zum Vorjahr an Dynamik gewinnen. Zusammengenommen stieg das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) dieser Länder um rund 1,9 % (Vorjahr 1,7 %) an. Die US-Wirtschaft erwies sich dabei einmal mehr als stabile Stütze der globalen Konjunktur. Getragen von einem lebhaften privaten Konsum und soliden Unternehmensinvestitionen erreichten die Vereinigten Staaten ein gesamtwirtschaftliches Wachstum von 2,4 %. In Japan hat sich die Wirtschaft zum Jahresanfang noch leicht belebt, hatte danach aber eher wieder eine schwächere Phase. Nur durch den positiven Jahresstart ergab sich insgesamt noch ein leichtes Wachstum von rund 0,5 %.

Obwohl gerade in der ersten Jahreshälfte von der Griechenland-Krise erhebliche Unsicherheiten ausgingen, gehörte die Konjunktur der Europäischen Währungsunion (EWU) zu den positiven Überraschungen des Berichtsjahres. In Summe dürfte die EWU eine gesamtwirtschaftliche Wachstumsrate von rund 1,5 % erreicht haben. Eine niedrige Inflation, steigende Realeinkommen, niedrige Energiepreise, ein schwächerer Euro sowie eine geldpolitisch sehr expansive Europäische Zentralbank (EZB) waren für diese positive Entwicklung verantwortlich. Besonders erfreulich war, dass ehemalige Krisenländer wie Spanien und Irland mit die höchsten Zuwachsraten aufweisen konnten. Aber auch die deutsche Volkswirtschaft zeigte sich mit einem Plus von 1,7 % sehr robust. Die britische Wirtschaft konnte wie schon in den Vorjahren mit einer konjunkturellen Expansion von 2,2 % überzeugen.

Im Gegensatz zu den Industrieländern ging das gesamtwirtschaftliche Wachstumstempo der Schwellenländer im Berichtsjahr erneut zurück. Es lag bei nur noch circa 3,3 % (Vorjahr 4,3 %) und damit fast so niedrig wie zuletzt während der Finanzkrise im Jahr 2009. Ein wesentlicher Grund war der nochmalige Rückgang der Rohstoffpreise, der vor allem die konjunkturelle Entwicklung der Rohstoff exportierenden Länder stark beeinträchtigte. Einige Volkswirtschaften wie Russland und Brasilien durchliefen sogar ausgeprägte Rezessionen. Hinzu kam in wichtigen Schwellenländern eine erhebliche Abwertung der Währung. Die konjunkturelle Abschwächung in China auf eine Zuwachsrate von 6,9 % lag im Rahmen der Erwartungen, und erfreulicherweise konnte damit die Umstrukturierung der Wirtschaft weiterhin ohne eine »harte Landung« fortgesetzt werden. Allerdings löste die markante Korrektur des chinesischen Aktienmarktes zur Jahresmitte erhebliche Unruhe auf den globalen Finanzmärkten aus.

B.05

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt real in % zum Vorjahr

Quelle: IHS Global Insight, S/DM

In diesem teilweise sehr angespannten weltwirtschaftlichen Umfeld waren die Wechselkurse sehr volatil. So pendelte der Kurs des US-Dollar zum Euro im Jahresverlauf zwischen 1,05 und 1,21. Zum Jahresende war der Euro mit 1,09 US-$ rund 10 % schwächer als ein Jahr zuvor. Erneut recht ausgeprägt war die Schwankungsbreite des japanischen Yen gegenüber dem Euro mit einem Korridor von 126 bis 146. Hier lag der Wert des Euro gegenüber dem Yen zum Jahresende 10 % unter dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem britischen Pfund schloss der Euro zum Jahresende mit einer Abwertung von knapp 6 %. Gegenüber einigen Währungen, zum Beispiel der türkischen Lira und dem kanadischen Dollar, ergaben sich dagegen teilweise zweistellige Aufwertungen des Euro, und mit über 30 % war die Aufwertung gegenüber dem brasilianischen Real am deutlichsten. Im Verhältnis zum Rubel war der Euro am Jahresende um fast 12 % stärker, wobei die unterjährige Volatilität mit Werten zwischen 53 und 82 Rubel je Euro erheblich war.

B.06

Automobilmärkte weltweit

Absatz im Jahr 2015 in % zum Vorjahr

1 Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge

Quelle: VDA, div. Institute, S/DM

Automobilmärkte

Die weiterhin unterdurchschnittliche weltwirtschaftliche Dynamik im Gesamtjahr 2015 machte sich auch bei der Entwicklung der **globalen Pkw-Nachfrage** bemerkbar. Der Anstieg von rund 3 % auf weltweiter Ebene ist bei dem aktuell hohen Marktniveau zwar als durchaus solide einzustufen, die regionalen Unterschiede waren aber sehr ausgeprägt: Während sich China und die traditionellen Märkte USA und Westeuropa relativ günstig entwickelten, war die Nachfrage in einigen großen Schwellenländern sehr schwach. ↗ B.06

Von einem bereits sehr hohen Niveau ausgehend konnte der US-Markt nochmals knapp 6 % zulegen und übertraf mit rund 17,5 Mio. Pkw und leichten Nutzfahrzeugen seinen bisherigen historischen Höchststand aus dem Jahr 2000. Auch die Nachfrage im westeuropäischen Markt entwickelte sich erfreulich. Die Markterholung, die im Jahr 2014 einsetzte, gewann im Berichtsjahr an Dynamik und führte zu einem deutlichen Zuwachs von etwa 9 %. Hervorzuheben ist dabei, dass die Marktzuwächse auf breiter Basis stattfanden: Zweistellige Wachstumsraten wurden in Spanien und Italien erzielt, während die drei großen Märkte Deutschland, Großbritannien und Frankreich jeweils signifikante Zuwächse in der Größenordnung von 6 bis 7 % verzeichneten.

Auf den ersten Blick entwickelte sich auch der chinesische Pkw-Markt mit einem Zuwachs von rund 9 % und dem größten absoluten Beitrag zum weltweiten Volumenanstieg weiterhin erfreulich. Diese Zahlen überdecken allerdings die ausgeprägte Schwächephase, die der Markt in den Sommermonaten durchlief. Mit Steuersenkungen beim Kauf kleiner Fahrzeuge bis 1,6 l Hubraum hat die chinesische Regierung schließlich gegengesteuert, was in der Folge maßgeblich für den beschriebenen Marktzuwachs war.

Der japanische Pkw-Markt ist um rund 10 % zurückgegangen, nachdem die Nachfrage über einige Jahre hinweg durch staatliche Maßnahmen künstlich hoch gehalten worden war. Die großen Schwellenländer mit Ausnahme von China zeigten sehr unterschiedliche Tendenzen. Der indische Markt legte spürbar zu, während die Pkw-Nachfrage in Brasilien und Russland regelrecht einbrach. Tiefe wirtschaftliche Rezessionen in beiden Ländern sorgten für Marktrückgange von rund 25 % in Brasilien und sogar 35 % in Russland und bremsten damit auch den weltweiten Volumenanstieg.

Die weltweite Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** stand im vergangenen Jahr erheblich unter Druck und gab insgesamt um rund 11 % nach. Auch für diesen Rückgang waren vor allem die drastischen Verluste in einigen großen Schwellenländern verantwortlich, die von der positiven Entwicklung der nordamerikanischen und europäischen Märkte nicht kompensiert werden konnten.

Der nordamerikanische Markt zeigte sich in den Gewichtsklassen 6-8 mit einem Anstieg von etwa 11 % insgesamt nochmals robust. Allerdings war im Jahresverlauf zunächst bei den Auftragseingängen in der Industrie und zum Jahresende auch bei den Verkaufszahlen eine Abschwächung der Marktdynamik zu beobachten.

Deutlich besser als zu Jahresbeginn erwartet entwickelte sich der europäische Markt. In einem vergleichsweise günstigen konjunkturellen Umfeld konnte er um rund 17 % zulegen. Der türkische Markt schwächte sich nach positivem Auftakt zunächst deutlich ab, aufgrund von Vorzieheffekten wegen der Einführung des Euro-VI-Standards ergab sich aber dennoch ein Wachstum von rund 9 %. Vor allem aufgrund der ausgeprägten wirtschaftlichen Rezession brach hingegen die Lkw-Nachfrage in Brasilien drastisch ein und verringerte sich im Vergleich zum Vorjahresvolumen in etwa auf die Hälfte. Zusätzlich geschwächt wurde der Markt zum Jahresende hin durch die weitere Verschlechterung der Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen des staatlichen FINAME-Programms.

Ein eher gemischtes Bild gaben die aus Sicht von Daimler wichtigsten asiatischen Märkte ab. Der japanische Markt für leichte, mittlere und schwere Lkw behauptete sich trotz geringer konjunktureller Dynamik auf dem soliden Vorjahresniveau. Indonesien war hingegen durch die Wachstumsabschwächung in China und rückläufige Rohstoffpreise beeinträchtigt, was sich auf dem Lkw-Gesamtmarkt mit einem Rückgang von 32 % bemerkbar machte. Erfreulicher entwickelte sich die Nachfrage in Indien: Dort legte der Markt für mittlere und schwere Lkw um etwa 10 % zu.

Mit einem Minus von mehr als 40 % war die Lkw-Nachfrage in Russland aufgrund der dortigen Rezession stark rückläufig. Und auch der weltweit größte Lkw-Markt China verzeichnete starke Einbußen von nahezu 30 %.

Die **Transporternachfrage** in Westeuropa legte im Jahr 2015 weiter zu. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 11 % und bei den kleinen Transportern um 8 %. Insbesondere in den südeuropäischen Ländern haben sich die Märkte deutlich erholt, und auch in Deutschland war ein merklicher Zuwachs zu verzeichnen. In den USA hat sich der Markt für große Transporter mit einem Plus von 14 % weiterhin sehr positiv entwickelt. Dagegen war in China in dem von uns adressierten Marktsegment ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Aufgrund der ungünstigen Rahmenbedingungen war der Markt für große Transporter in Lateinamerika ebenfalls stark rückläufig.

Bei den **Bussen** hat der westeuropäische Markt das schwache Vorjahresniveau deutlich übertroffen. Positive Impulse kamen vor allem aus dem Reisebussegment, das vom wachsenden Fernliniengeschäft in Deutschland profitierte. In Osteuropa lag die Nachfrage auf dem Vorjahresniveau. Stützend wirkte dabei das wachsende Reisebussegment in der Türkei. Bedingt durch die schwierige wirtschaftliche und politische Lage in Lateinamerika haben sich die Marktbedingungen dort deutlich verschlechtert. Allein in Brasilien ging der Markt gegenüber dem Vorjahr um 40 % zurück.

Geschäftsentwicklung

Absatz

Daimler hat den Absatz im Jahr 2015, wie im Geschäftsbericht 2014 angekündigt, insgesamt deutlich gesteigert. Mit rund 2,9 Mio. Fahrzeugen wurde das Vorjahresniveau um 12 % übertroffen. Zu diesem Anstieg haben vor allem die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+16 %) und in geringerem Ausmaß Mercedes-Benz Vans (+9 %) beigetragen. Die zu Jahresbeginn abgegebenen Prognosen wurden damit bestätigt. Bei Daimler Trucks war der Zuwachs mit etwas mehr als 1 % vor allem aufgrund der schwachen Verfassung der Märkte in Lateinamerika und Indonesien kleiner als von uns ursprünglich erwartet. Bei den Bussen, für die wir zu Jahresbeginn noch mit einem leichten Zuwachs gerechnet hatten, lag der Absatz deutlich unter dem Vorjahresniveau. Maßgeblich hierfür war vor allem die sehr ausgeprägte Schwäche der Märkte für Busfahrgestelle in Lateinamerika.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** hat seinen Wachstumskurs im Berichtsjahr nochmals beschleunigt: Der Absatz stieg um 16 % auf den neuen Höchststand von 2.001.400 Fahrzeugen. Die Marke Mercedes-Benz hat den Absatz um 15 % auf den Bestwert von 1.880.100 Fahrzeugen gesteigert. Sowohl in Deutschland als auch in Kanada und Japan sind wir die Nummer 1 im Premiumsegment. Darüber hinaus haben wir unsere Position in China deutlich verbessert.

In Westeuropa hat Mercedes-Benz insgesamt 678.200 Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 11 % übertroffen. Besonders deutlich waren die Zuwächse in Spanien (+24 %), Großbritannien (+17 %) und in Italien (+16 %). Aber auch in Deutschland haben wir den Absatz um 4 % auf 259.200 Fahrzeuge gesteigert. Weiterhin günstig war die Absatzentwicklung in der NAFTA: Dort wurden sowohl in den USA (+5 %) als auch in Kanada (+23 %) und in Mexiko (+10 %) neue Bestwerte erzielt. In China sind wir um 41 % gewachsen – wesentlich stärker als der Gesamtmarkt und unsere wichtigsten Wettbewerber. Deutliche Zuwächse konnten wir auch in Japan (+13 %), Südkorea (+30 %), Indien (+31 %) sowie in Brasilien (+67 %) und der Türkei (+35 %) erzielen.

Zum Absatzwachstum haben vor allem die C-Klasse und die neuen Geländewagen beigetragen. Mit einem Plus von 10 % waren aber auch unsere Modelle der A-/B-Klasse weiterhin sehr gefragt: Einschließlich CLA sowie CLA Shooting Brake wurden insgesamt 425.000 Fahrzeuge ausgeliefert. Besonders erfolgreich waren unsere C-Klasse Modelle, die im Berichtsjahr um 38 % auf 470.400 Limousinen, T-Modelle und Coupés zulegten. Die E-Klasse konnte sich mit 306.000 Fahrzeugen (-7 %) im letzten Jahr vor dem Modellwechsel sehr gut behaupten. Die S-Klasse war weiterhin mit großem Abstand die meistverkaufte Luxuslimousine der Welt; insgesamt haben wir 106.200 (i. V. 115.500) Limousinen und Coupés der S-Klasse abgesetzt. Im SUV-Segment stieg der weltweite Absatz um 27 % auf 543.000 Fahrzeuge. Maßgeblich hierfür waren die neuen GLC- und GLE-Modelle sowie der Erfolg des GLA in China. ↗ B.07

Die Marke smart konnte den Absatz mit den neuen und sehr erfolgreichen fortwo und forfour Modellen um 31 % auf 121.300 Fahrzeuge steigern. S. 160 ff.

B.07

Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars

A-/B-Klasse	21 %
C-Klasse	24 %
E-Klasse	15 %
S-Klasse	5 %
SUVs*	27 %
Sports Cars	2 %
smart	6 %

* einschließlich GLA

Westeuropa	39 %
NAFTA	20 %
Asien	31 %
Übrige Märkte	10 %

B.08

Absatzstruktur Daimler Trucks

Westeuropa	13 %
Lateinamerika	6 %
NAFTA	38 %
Asien	29 %
Übrige Märkte	14 %

Daimler Trucks hat den Absatz im Jahr 2015 in einem regional sehr unterschiedlichen Marktumfeld um 1 % gesteigert. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 502.500 (i. V. 495.700) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert; damit sind wir weiterhin der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 t. ↗ B.08 Unsere Strategie, die auf den drei Säulen Technologieführerschaft, globale Marktpräsenz und intelligente Plattformen basiert, hat sich im Berichtsjahr bewährt. Wir haben eine Führungsrolle beim autonomen Fahren von Lkw übernommen. In den neuen Märkten schärfen wir den Kundenfokus und bauen so unsere Position weiter aus.

In Westeuropa steigerten wir unsere Verkäufe um 13 % auf 64.800 Einheiten. Dabei haben wir mit einem Anteil von 22,5 (i. V. 24,4) % die Marktführerschaft im mittleren und schweren Segment behauptet. Aufgrund von Vorzieheffekten vor Inkrafttreten der strengeren Emissionsnorm Euro VI ab 2016 konnte in der Türkei das hohe Absatzniveau vom Vorjahr mit 24.900 (i. V. 22.200) Lkw überschritten werden. Gleichwohl ließ die Dynamik in der zweiten Jahreshälfte deutlich nach. In Russland führte die wirtschaftlich anhaltend schwierige Situation zu einem deutlichen Nachfragerückgang. ↗ B.09

In Lateinamerika verringerte sich der Absatz von Daimler Trucks vor allem aufgrund der Wirtschaftskrise in unserem Hauptmarkt Brasilien um 35 % auf 30.500 Einheiten. Immerhin ist es uns aber gelungen, den Marktanteil in Brasilien im Segment der mittelschweren und schweren Lkw auf 26,7 (i. V. 25,8) % zu steigern.

In der NAFTA-Region waren wir mit einem Anteil von 39,4 (i. V. 37,2) % im vergangenen Jahr erneut mit Abstand Marktführer bei den mittelschweren und schweren Lkw der Gewichtsklassen 6-8 und konnten diese Position sogar noch ausbauen. Der Absatz stieg um 19 % auf einen Rekordwert von 191.900 Fahrzeugen. Sowohl unser herausragendes Produktportfolio als auch die günstige Marktentwicklung haben dies ermöglicht.

Die asiatischen Absatzmärkte entwickelten sich im abgelaufenen Jahr unterschiedlich. In Japan und auch in Indien haben wir den Absatz gesteigert und Marktanteile hinzugewonnen. Das Produktportfolio von BharatBenz wurde im vergangenen Jahr mit dem für den Einsatz im Bergbau und auf Baustellen konzipierten Schwer-Lkw BharatBenz 3143 nochmals erweitert. Einen deutlichen Absatzrückgang hatten wir hingegen in Indonesien zu verzeichnen, unseren Marktanteil konnten wir dort aber auf 48,0 (i. V. 47,4) % steigern. Insgesamt haben wir in Asien 147.700 (i. V. 167.200) Fahrzeuge abgesetzt.

Durch die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Joint Venture mit unserem chinesischen Partner Foton, sind wir im chinesischen Lkw-Markt mit lokal gefertigten Fahrzeugen der Marke Auman vertreten. Der Absatz von Auman Lkw ging im Berichtszeitraum marktbedingt um 30 % auf 69.200 Einheiten zurück. Im Konzernabsatz von Daimler sind diese Fahrzeuge nicht berücksichtigt. S. 166 ff.

Mercedes-Benz Vans erzielte im Jahr 2015 erneut einen Absatzrekord: Mit 321.000 Fahrzeugen wurde der Vorjahreswert um 9 % übertroffen. Während wir uns mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich an gewerbliche Kunden richten, steht bei der V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. In Westeuropa, unserem wichtigsten Markt, konnten wir den Absatz um 10 % auf 208.500 Einheiten steigern; die Marktführerschaft wurde bei den mittelgroßen und großen Transportern mit einem Marktanteil von 18,4 (i. V. 18,2) % klar verteidigt. Nahezu alle Volumenmärkte haben dazu beigetragen, und in Deutschland erzielten wir mit 88.400 (i. V. 79.900) Einheiten einen neuen Höchststand. Trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Marktumfelds war in Osteuropa ein Plus von 5 % auf 32.200 Fahrzeuge zu verzeichnen. In den USA sind unsere Transporter weiterhin auf Erfolgskurs: Mit 32.400 (i. V. 25.800) verkauften Einheiten erzielten wir einen Absatzrekord. Der Marktanteil bei den großen Transportern lag bei 8,7 (i. V. 8,9) %. In Lateinamerika haben wir trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingung mit 15.800 verkauften Fahrzeugen nahezu das Niveau des Vorjahres erreicht. In China ist der Absatz mit 7.200 (i. V. 12.800) Einheiten vor allem aufgrund des anstehenden Modellwechsels bei den mittelgroßen Fahrzeugen deutlich zurückgegangen. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr weltweit den Höchstwert von 194.200 Sprinter (+4 %) abgesetzt. Der Vito erzielte einen Zuwachs von 23 % auf 74.400 Fahrzeuge, und die Großraumlimousine V-Klasse war mit 30.700 Fahrzeugen (+20 %) ebenfalls sehr erfolgreich. Beim Mercedes-Benz Citan erreichte der Absatz 21.700 (i. V. 22.100) Fahrzeuge. S. 171 ff.

Daimler Buses hat im Jahr 2015 weltweit 28.100 Busse und Fahrgestelle verkauft. Gegenüber dem Vorjahr war das zwar ein deutlicher Rückgang von 15 %, die uneingeschränkte Marktführerschaft in unseren Kernmärkten im Segment für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8 t konnte aber dennoch behauptet werden. Erfreulich war die anhaltend hohe Nachfrage nach unseren Komplettbussen in Westeuropa. Hier stieg der Absatz um 3 % auf 7.800 Fahrzeuge, und der Marktanteil erreichte nach dem Höchststand im Vorjahr mit 30,9 (i. V. 34,4) % erneut ein sehr hohes Niveau. In Deutschland lag der Absatz mit 2.800 Einheiten um 3 % unter dem Vorjahresniveau, das durch die außerordentlich hohe Stadtbusnachfrage im ersten Halbjahr 2014 geprägt war. In Lateinamerika hatten wir mit 11.900 (i. V. 17.600) Einheiten einen deutlichen Absatzrückgang zu verzeichnen. Ausschlaggebend dafür war der signifikante Marktrückgang infolge der anhaltenden schwierigen wirtschaftlichen Lage. Insbesondere Brasilien, unser wichtigster Markt, war davon betroffen. Dennoch konnten wir mit einem Marktanteil von 52,5 (i. V. 49,7) % die führende Marktposition in Brasilien deutlich ausbauen. In Mexiko wurde mit 4.000 Einheiten das Absatzniveau des Vorjahres um 9% übertroffen. S. 174 ff.

Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr sehr positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen ist, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2014 angekündigt, deutlich gewachsen. Es erreichte den neuen Höchststand von 116,7 Mrd. € (+18 %); bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 14 %. Auch das Neugeschäft konnte wie von uns erwartet deutlich gesteigert werden: um 21 % auf 57,9 Mrd. €. Deutliche Zuwächse wurden sowohl in Europa (+14 %) als auch in der Region Americas (+21 %) und in der Region Afrika, Asien-Pazifik (+39 %) erzielt. Auch im Versicherungsgeschäft konnten wir im Berichtsjahr deutlich zulegen: Insgesamt haben wir im Jahr 2015 1,8 Mio. Versicherungspolicen vermittelt – 25 % mehr als im Vorjahr. Daimler Financial Services unterstützte auch im Jahr 2015 zahlreiche Unternehmen bei der Finanzierung und Verwaltung ihrer Fahrzeuge und Fuhrparks. Zum Jahresende standen in Europa 310.000 (+1,5 %) Verträge mit Flottenkunden in den Büchern. Das Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir im Jahr 2015 gezielt erweitert. Unser Carsharing-Angebot car2go zählte zum Jahresende über 1,2 Mio. Nutzer an 31 Standorten in Europa und Nordamerika. Damit ist car2go Marktführer im Bereich flexibler Auto-Kurzzeitmieten. Weiterentwickelt wurde auch die moovel App, mit der die Kunden in Deutschland verkehrsmittelübergreifend die für sie beste Verbindung von A nach B finden und Anbieter wie car2go, Flinkster, mytaxi und die Deutsche Bahn direkt buchen und bezahlen können. Die ebenfalls Daimler-eigene nordamerikanische Mobilitätsplattform RideScout übernahm zu Beginn des dritten Quartals das US-Start-up GlobeSherpa, einen aufstrebenden US-amerikanischen Anbieter auf dem Gebiet des mobilen Ticketing. S. 177 ff.

B.09

Marktanteile[1]

in %	2015	2014	15/14 Veränd. Prozentpunkte
Mercedes-Benz Cars			
Westeuropa	**6,0**	5,5	+0,5
davon Deutschland	**10,1**	9,7	+0,4
USA	**2,0**	2,1	-0,1
China	**1,9**	1,5	+0,4
Japan	**1,6**	1,3	+0,3
Daimler Trucks			
Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	**22,5**	24,4	-1,9
davon Deutschland	**36,9**	39,8	-2,9
Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8)	**39,3**	35,9	+3,4
Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7)	**39,7**	40,3	-0,6
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	**26,7**	25,8	+0,9
Lkw Japan	**20,8**	20,1	+0,7
Lkw Indonesien	**48,0**	47,4	+0,6
Mittelschwere und schwere Lkw Indien	**7,3**	6,2	+1,1
Mercedes-Benz Vans			
Mittelgroße und große Transporter Westeuropa	**18,4**	18,2	+0,2
davon Deutschland	**27,1**	26,5	+0,6
Kleine Transporter Westeuropa	**3,1**	3,2	-0,1
Große Transporter USA	**8,7**	8,9	-0,2
Daimler Buses			
Busse über 8 t Westeuropa	**30,9**	34,4	-3,5
davon Deutschland	**49,3**	57,1	-7,8
Busse über 8 t Brasilien	**52,5**	49,7	+2,8

1 Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

Auftragslage

Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei passen wir die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage an. Insgesamt hat sich die Auftragssituation von Daimler im Berichtsjahr weiterhin sehr positiv entwickelt. Vor allem wegen der hohen Nachfrage in den USA und in China lagen die Bestellungen bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr über dem hohen Vorjahresniveau. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem die Modelle der C-Klasse sowie die sehr erfolgreichen neuen Geländewagen beigetragen. Aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung haben wir die Produktion deutlich gesteigert. Dennoch war der Auftragsbestand zum Jahresende höher als ein Jahr zuvor. Bei Daimler Trucks lagen sowohl die Bestellungen als auch der Auftragsbestand zum Jahresende unter dem hohen Vorjahresniveau, das insbesondere von einem außerordentlich hohen Auftragseingang in der NAFTA-Region im vierten Quartal geprägt war. Außerdem wirkte die rückläufige Nachfrage in Indonesien und Lateinamerika belastend.

Umsatz

Daimler hat den Konzernumsatz im Jahr 2015 um 15 % auf 149,5 Mrd. € gesteigert; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Zuwachs um 9 % zu verzeichnen. Damit hat sich die Wachstumsdynamik – wie von uns bereits zu Jahresbeginn erwartet – aufgrund des Markterfolgs unserer neuen Fahrzeugmodelle weiter beschleunigt. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+14 %), Daimler Trucks (+16 %), Mercedes-Benz Vans (+15 %) und Daimler Financial Services (+19 %) konnten das Geschäftsvolumen jeweils deutlich steigern. Zu diesem kräftigen Wachstum haben der Markterfolg unserer Produkte und insbesondere bei Daimler Trucks und Daimler Financial Services auch Wechselkurseffekte beigetragen. Bei Daimler Buses war der Umsatz um 2 % niedriger als im Jahr zuvor. Hier hat sich vor allem die Marktsituation in Lateinamerika nachteilig ausgewirkt, die noch ungünstiger war als zu Beginn des Jahres erwartet.

In der regionalen Betrachtung erhöhte sich der Umsatz von Daimler in Westeuropa (+13 % auf 49,6 Mrd. €), in der NAFTA (+25 % auf 47,7 Mrd. €) und in Asien (+15 % auf 33,7 Mrd. €).

B.10

Konzernumsatz nach Regionen

B.11

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Daimler-Konzern	**149.467**	129.872	+15
Mercedes-Benz Cars	**83.809**	73.584	+14
Daimler Trucks	**37.578**	32.389	+16
Mercedes-Benz Vans	**11.473**	9.968	+15
Daimler Buses	**4.113**	4.218	-2
Daimler Financial Services	**18.962**	15.991	+19

Ertragslage

EBIT

Der **Daimler-Konzern** erzielte im Geschäftsjahr 2015 ein **EBIT** von 13,2 (i. V. 10,8) Mrd. €. ↗ B.12 ↗ B.13

Insbesondere das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars konnte das Ergebnis des Vorjahres infolge des weiteren Absatzwachstums deutlich übertreffen. Dazu haben vor allem die neue C-Klasse in ihrem ersten vollen Jahr sowie die erweiterte Produktpalette im SUV-Segment (einschließlich des GLA) beigetragen. Auch Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans konnten das Vorjahresergebnis deutlich steigern. In beiden Geschäftsfeldern waren hauptsächlich in der NAFTA-Region und in Europa gestiegene Absätze zu verzeichnen. Daimler Buses erzielte ein höheres Ergebnis als im Vorjahr. Daimler Financial Services konnte erneut, vor allem infolge des gestiegenen Vertragsvolumens, das Vorjahresergebnis deutlich übertreffen.

Die Entwicklung der Wechselkurse und geringere Aufwendungen infolge höherer Abzinsungsfaktoren haben sich positiv auf das operative Ergebnis ausgewirkt. Auch die zunehmende Wirkung der umgesetzten Effizienzmaßnahmen hat zu dem Ergebnisanstieg beigetragen.

Durch Sondersachverhalte entstanden dem Konzern im Berichtsjahr insgesamt Aufwendungen: Insbesondere Aufwendungen aus einem Rückruf in Zusammenhang mit Takata Airbags in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans von 340 Mio. €, Aufwendungen in Verbindung mit der Restrukturierung des eigenen Händlernetzes von im Saldo 144 Mio. € über alle automobilen Geschäftsfelder sowie periodenfremde öffentliche Abgaben im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars von 121 Mio. € führten zu Ergebnisbelastungen.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im Berichtsjahr ein deutlich geringeres Ergebnis als im Vorjahr. Dabei war das Vorjahr insbesondere durch die Erträge aus dem Abgang der Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) und aus der Neubewertung und Veräußerung der Anteile an Tesla Motors Inc. (Tesla) sowie die Aufwendungen der dazugehörigen Kurssicherungsinstrumente mit insgesamt 1.482 Mio. € positiv beeinflusst. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern belasteten das Vorjahresergebnis mit 600 Mio. €.

Die Sonderfaktoren, die die Ergebnisentwicklung in den Jahren 2015 und 2014 beeinflussten, sind in Tabelle ↗ B.14 im Einzelnen dargestellt.

Aufgrund der günstigen Geschäftsentwicklung in allen Geschäftsfeldern konnte Daimler das **EBIT aus dem laufenden Geschäft** von 10,1 Mrd. € im Vorjahr mit 13,8 Mrd. € im Jahr 2015 deutlich übertreffen und lag damit im Rahmen unserer im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen. ↗ B.12

B.12

EBIT nach Segmenten

	EBIT			EBIT aus dem laufenden Geschäft		
	2015	2014	15/14	**2015**	2014	15/14
in Millionen €			Veränd. in %			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	**7.926**	5.853	+35	**8.343**	5.964	+40
Daimler Trucks	**2.576**	1.878	+37	**2.742**	2.073	+32
Mercedes-Benz Vans	**880**	682	+29	**952**	638	+49
Daimler Buses	**214**	197	+9	**202**	211	-4
Daimler Financial Services	**1.619**	1.387	+17	**1.619**	1.387	+17
Überleitung	**-29**	755	.	**-29**	-127	-77
Daimler-Konzern	**13.186**	10.752	+23	**13.829**	10.146	+36

B.13

Ergebnisentwicklung

in Milliarden €

B.14

Sonderfaktoren im EBIT

in Millionen €	2015	2014
Mercedes-Benz Cars		
Rückruf in Zusammenhang mit Takata Airbags	-300	–
Verkauf von Immobilien in den USA	+87	–
Periodenfremde öffentliche Abgaben	-121	–
Restrukturierung des eigenen Händlernetzes	-64	-81
Verlagerung der Hauptverwaltung der MBUSA	-19	–
Abwertung von Beteiligungen im Bereich alternativer Antriebe	–	-30
Daimler Trucks		
Verkauf der Anteile an Atlantis Foundries	-61	–
Personalanpassungen	-58	-149
Restrukturierung des eigenen Händlernetzes	-47	-16
Abwertung der Beteiligung an Kamaz	–	-30
Mercedes-Benz Vans		
Rückruf in Zusammenhang mit Takata Airbags	-40	–
Restrukturierung des eigenen Händlernetzes	-29	-17
Verlagerung der Hauptverwaltung der MBUSA	-3	–
Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts an Fujian Benz Automotive Corp. Ltd.	–	+61
Daimler Buses		
Veräußerung der Anteile an New MCI Holdings Inc.	+16	–
Restrukturierung des eigenen Händlernetzes	-4	-2
Neuausrichtung Geschäftssystem	–	-12
Überleitung		
Abgang der Beteiligung an RRPSH	–	+1.006
Bewertung der Put-Option an RRPSH	–	-118
Neubewertung der Tesla-Anteile	–	+718
Veräußerung der Anteile an Tesla und Absicherung des Aktienkurses	–	-124
Aufwendungen im Zusammenhang mit EU-Kartellverfahren	–	-600

Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans haben das EBIT aus dem laufenden Geschäft im Berichtsjahr deutlich gesteigert und damit die im Geschäftsbericht 2014 abgegebenen Prognosen erfüllt. Daimler Buses erfüllte mit einem EBIT leicht unter Vorjahresniveau die Erwartungen ebenfalls. Besser als von uns noch zu Beginn des Jahres prognostiziert hat sich das Ergebnis bei Daimler Financial Services entwickelt. Wir hatten bei Daimler Financial Services mit einem leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahresniveau gerechnet. Diese Einschätzung haben wir im Jahresverlauf im Rahmen unserer Quartalsberichterstattung nach oben angepasst, da das Vertragsvolumen stärker als erwartet angestiegen ist.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag im Jahr 2015 mit 7.926 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau von 5.853 Mio. €. Die Umsatzrendite stieg auf 9,5 (i. V. 8,0) %. ↗ **B.15**

Diese sehr positive Entwicklung war im Wesentlichen auf einen höheren Absatz von Neufahrzeugen zurückzuführen. Die wichtigsten Treiber waren die neue C-Klasse, die Kompaktwagen und ein höherer Absatz im SUV-Segment. Darüber hinaus wirkten sich eine bessere Preisdurchsetzung, Effizienzmaßnahmen und Wechselkurseffekte positiv auf das EBIT aus. Gegenläufige Ergebniseffekte entstanden durch Aufwendungen für Kapazitätsausweitungen sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge. Zudem beinhaltet das Ergebnis Aufwendungen aus einem Rückruf in Zusammenhang mit Takata Airbags von 300 Mio. €, für periodenfremde öffentliche Abgaben von 121 Mio. € sowie Aufwendungen aus der Verlagerung der Hauptverwaltung der Mercedes-Benz USA, LLC von 19 Mio. €. Gegenläufig enthält das EBIT Erträge aus dem Verkauf von Immobilien in den USA von 87 Mio. €. Im Vorjahr waren im EBIT Abwertungen von Beteiligungen im Bereich der alternativen Antriebe von 30 Mio. € enthalten.

In den automobilen Geschäftsfeldern wirkte sich darüber hinaus die Restrukturierung des eigenen Händlernetzes im Saldo mit Aufwendungen von 144 Mio. € (i. V. 116 Mio. €) aus. Wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen in Anmerkung 5 des Konzernanhangs.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag mit 2.576 Mio. € deutlich über dem Vorjahresergebnis von 1.878 Mio. €. Die Umsatzrendite stieg auf 6,9 % gegenüber 5,8 % im Vorjahr. ↗ **B.15**

Die positive Ergebnisentwicklung war maßgeblich auf die Absatzanstiege in den Regionen NAFTA und Europa, auf die Realisierung von weiteren Effizienzverbesserungen und auf positive Wechselkurseffekte zurückzuführen. Ergebnisbelastungen entstanden aus den Absatzrückgängen in Lateinamerika und Indonesien. Darüber hinaus haben sich höhere Aufwendungen für Garantie und Kulanz, für Kapazitätserweiterungen sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge im Ergebnis niedergeschlagen. Im EBIT enthalten sind zudem Aufwendungen für Personalmaßnahmen im Rahmen der fortgeführten Optimierungsprogramme in Brasilien und Deutschland in Höhe von 58 Mio. €. Weiterhin entstanden Aufwendungen von 61 Mio. € durch den Verkauf der Beteiligung an Atlantis Foundries (Pty.) Ltd. Das Vorjahresergebnis war durch Aufwendungen aus der Abwertung des at-equity-Buchwertes an Kamaz PAO belastet.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im Jahr 2015 ein EBIT von 880 Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahresniveau von 682 Mio. €. Die Umsatzrendite stieg auf 7,7 % gegenüber 6,8 % im Vorjahr. ↗ **B.15**

Das EBIT war von einer sehr positiven Absatzentwicklung, insbesondere in Europa und in der NAFTA-Region, geprägt. Dies ist vor allem den sehr großen Zuwachsraten bei der V-Klasse und dem neuen Vito zu verdanken. Auch eine höhere Effizienz beim Materialeinsatz hat das Ergebnis positiv beeinflusst, während Aufwendungen für Garantie und Kulanz das EBIT belasteten. Zusätzlich wirkten sich Aufwendungen aus einem Rückruf in Zusammenhang mit Takata Airbags mit 40 Mio. € belastend auf das Ergebnis aus. Im Vorjahr trug ein Ertrag aus der Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts am chinesischen Joint Venture Fujian Benz Automotive Corporation mit 61 Mio. € zum EBIT bei.

Daimler Buses konnte das EBIT im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 214 (i. V. 197) Mio. € steigern und erzielte eine Umsatzrendite von 5,2 (i. V. 4,7) %. ↗ **B.15**

Positive Ergebniseffekte resultierten im Wesentlichen aus dem guten Komplettbusgeschäft mit einem positiven Produktmix in Westeuropa sowie weiteren Effizienzfortschritten. Die Ergebnisentwicklung wurde weiterhin durch positive Wechselkurseffekte begünstigt. Gegenläufig wirkte sich die anhaltend schwierige wirtschaftliche Situation in Lateinamerika belastend aus. Das Ergebnis beinhaltet einen Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an New MCI Holdings Inc. in Höhe von 16 Mio. €.

Im Geschäftsjahr 2015 erzielte das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** ein Ergebnis von 1.619 Mio. € und übertraf somit das Ergebnis des Vorjahres von 1.387 Mio. € deutlich. Die Eigenkapitalrendite lag bei 18,3 (i. V. 19,4) %. ↗ **B.16**

Ausschlaggebend hierfür waren vor allem das gestiegene Vertragsvolumen und positive Wechselkurseffekte, wodurch zusätzliche Aufwendungen im Zusammenhang mit der Ausweitung der Geschäftstätigkeit überkompensiert werden konnten.

Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns umfasst die zentral verantworteten Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Geschäftsfeldern.

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten sind Aufwendungen in Höhe von 79 (i. V. Erträge von 713) Mio. € entstanden. Die Erträge des Vorjahres waren insbesondere auf unsere Beteiligungen an RRPSH und Tesla zurückzuführen. Im Vorjahr erzielte Daimler aus dem Abgang der Beteiligung an RRPSH ein Verkaufsergebnis in Höhe von 1.006 Mio. €; aus der Bewertung der Put-Option entstanden Aufwendungen von 118 Mio. €. Im Zusammenhang mit unserer Beteiligung an Tesla resultierten darüber hinaus durch den Verlust des maßgeblichen Einflusses zunächst Erträge aus der Neubewertung der Anteile in Höhe von 718 Mio. €. Aus der Absicherung des Aktienkurses der Anteile an Tesla und dem Verkauf dieser Anteile ergaben sich im Vorjahr insgesamt Aufwendungen in Höhe von 124 Mio. €. Darüber hinaus waren Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern von 600 Mio. € enthalten.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im Jahr 2015 ein Ertrag von 50 (i. V. 42) Mio. €.

Eine Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern zeigt Tabelle ↗ **B.17**.

B.15

Umsatzrendite (Return on Sales)

B.16

Eigenkapitalrendite (Return on Equity)

Daimler Financial Services

B.17

Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern

in Millionen €	**2015**	2014
Konzern-EBIT	**13.186**	10.752
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten[1]	**-10**	-9
Zinserträge	**170**	145
Zinsaufwendungen	**-602**	-715
Ergebnis vor Ertragsteuern	**12.744**	10.173

1 Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten fließen nicht in die interne Steuerungsgröße EBIT ein, sind aber Bestandteil der Umsatzkosten.

Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Konzernumsatz** stieg im Jahr 2015 um 15,1 % auf 149,5 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte war eine Zunahme um 9,0 % zu verzeichnen. Der Umsatzanstieg war vor allem auf die hohe Nachfrage nach unseren Produkten in nahezu allen Geschäftsfeldern zurückzuführen. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können dem Abschnitt »Geschäftsentwicklung« des Lageberichts entnommen werden. ↗ **B.18**

Die **Umsatzkosten** betrugen im Berichtsjahr 117,7 Mrd. € und nahmen gegenüber dem Vorjahr um 15,7 % zu. Der Anstieg der Umsatzkosten war auf das erhöhte Geschäftsvolumen und infolgedessen im Wesentlichen auf höhere Materialaufwendungen zurückzuführen. Zudem stiegen die Personalaufwendungen und die Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände und Sachanlagen. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält Anmerkung 5 des Konzernanhangs. ↗ **B.18**

Insgesamt konnte damit das **Bruttoergebnis vom Umsatz** um 12,8 % gesteigert werden.

B.18

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2015	2014	15/14
in Millionen €			Veränd. in %
Umsatzerlöse	**149.467**	129.872	+15
Umsatzkosten	**-117.670**	-101.688	+16
Bruttoergebnis vom Umsatz	**31.797**	28.184	+13
Vertriebskosten	**-12.147**	-11.534	+5
Allgemeine Verwaltungskosten	**-3.710**	-3.329	+11
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**-4.760**	-4.532	+5
Sonstige betriebliche Erträge	**2.114**	1.759	+20
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**-555**	-1.160	-52
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	**464**	897	-48
Übriges Finanzergebnis	**-27**	458	.
Zinserträge	**170**	145	+17
Zinsaufwendungen	**-602**	-715	-16
Ergebnis vor Ertragsteuern	**12.744**	10.173	+25
Ertragsteuern	**-4.033**	-2.883	+40
Konzernergebnis	**8.711**	7.290	+19
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	**287**	328	-13
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG	**8.424**	6.962	+21

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich absatzbedingt um 0,6 Mrd. € auf 12,1 Mrd. €. Wesentliche Faktoren hierfür waren höhere Aufwendungen für Marketing und Personal. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen verringerte sich von 8,9 % auf 8,1 %. ↗ **B.18**

Im abgelaufenen Geschäftsjahr lagen die **allgemeinen Verwaltungskosten**, hauptsächlich aufgrund höherer IT- und Personalaufwendungen, mit 3,7 (i. V. 3,3) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen ist mit 2,5 (i. V. 2,6) % leicht gesunken. ↗ **B.18**

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** stiegen im Geschäftsjahr um 0,2 Mrd. € auf 4,8 Mrd. €. Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Modelle, den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung von kraftstoffeffizienten und umweltschonenden Antriebsarten sowie Sicherheitstechnologien und dem autonomen Fahren. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen ging von 3,5 % auf 3,2 % zurück. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Abschnitt »Forschung und Entwicklung« im Kapitel »Nachhaltigkeit« entnommen werden. ↗ **B.18**

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** stiegen auf 2,1 (i. V. 1,8) Mrd. € an. Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im Vorjahr insbesondere durch Aufwendungen von 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern mit 1,2 Mrd. € deutlich über den Aufwendungen im Jahr 2015 (0,6 Mrd. €). Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in Anmerkung 6 des Konzernanhangs enthalten. ↗ **B.18**

Im Jahr 2015 reduzierte sich das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** auf 0,5 (i. V. 0,9) Mrd. €. Im Geschäftsjahr 2014 verlor Daimler den maßgeblichen Einfluss auf die bisher at-equity einbezogene Finanzinvestition Tesla; aus der daraus resultierenden Neubewertung unserer Tesla-Anteile ergab sich im Jahr 2014 ein Ertrag von 0,7 Mrd. €. ↗ **B.18**

Das **übrige Finanzergebnis** verringerte sich von 458 Mio. € auf -27 Mio. €. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf den Abgang der RRPSH-Anteile; das Geschäftsjahr 2014 enthielt hieraus einen Ertrag von 1,0 Mrd. €. ↗ **B.18**

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich auf -0,4 (i. V. -0,6) Mrd. €. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen reduzierten sich insbesondere aufgrund geringerer anzuwendender Rechnungszinssätze. Das sonstige Zinsergebnis verbesserte sich vor allem durch das sukzessive Auslaufen höher verzinslicher Refinanzierungen. ↗ **B.18**

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand in Höhe von 4,0 Mrd. € stieg im Wesentlichen aufgrund des verbesserten Vorsteuerergebnisses gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Mrd. €. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 31,6 (i. V. 28,3) %. Im Geschäftsjahr 2014 resultierte aus dem Abgang der RRPSH-Anteile zwar ein Ertrag, der im Wesentlichen steuerfrei war. Es ergaben sich aber auch steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern. Deshalb ist die Erhöhung des Vorsteuerergebnisses im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen auf normal besteuerte Ergebnisse zurückzuführen, die zu einem entsprechenden Anstieg des Steueraufwandes führten. Darüber hinaus haben in beiden Jahren zusätzliche Steuererträge beziehungsweise -aufwendungen den ausgewiesenen Aufwand für Ertragsteuern beeinflusst. Während das Geschäftsjahr 2015 Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren und auch zusätzliche Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern beinhaltet, enthielt das Vorjahr Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern. ↗ B.18

Das **Konzernergebnis** erreichte 8,7 (i. V. 7,3) Mrd. €. Dabei entfiel auf Minderheitsanteile ein Gewinn von 0,3 (i. V. 0,3) Mrd. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 8,4 (i. V. 7,0) Mrd. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 7,87 (i. V. 6,51) €. ↗ B.18

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine durchschnittliche Anzahl an ausstehenden Aktien von unverändert 1.069,8 Mio. Stück zugrunde gelegt.

Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 6. April 2016 die Ausschüttung einer Dividende von 3,25 € (i. V. 2,45 €) pro Aktie vorschlagen. Damit heben wir die Dividende nochmals deutlich an (+33 %) und lassen unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben. Die Ausschüttungssumme beträgt 3.477 (i. V. 2.621) Mio. €, und die Ausschüttungsquote erreicht 41,3 (i. V. 37,6) % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. ↗ B.19

Net Operating Profit

Tabelle ↗ B.20 zeigt die Überleitung des EBIT der Geschäftsfelder zum 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.

Value Added

Wie im Abschnitt »Steuerungssystem« im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« in Tabelle ↗ B.03 beschrieben, ergeben sich aus den Net Assets und dem Kapitalkostensatz die Kapitalkosten, die zur Ermittlung des Value Added von der Ergebnisgröße subtrahiert werden. Die Tabellen ↗ B.21 und ↗ B.22 zeigen den Value Added sowie die Net Assets für den Konzern und für die einzelnen Geschäftsfelder. Wie sich die Net Assets aus der Konzernbilanz ableiten, verdeutlicht Tabelle ↗ B.23.

B.19

Dividende je Aktie

in €

B.20

Überleitung zum Net Operating Profit

in Millionen €	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	7.926	5.853	+35
Daimler Trucks	2.576	1.878	+37
Mercedes-Benz Vans	880	682	+29
Daimler Buses	214	197	+9
Daimler Financial Services	1.619	1.387	+17
EBIT der Geschäftsfelder	13.215	9.997	+32
Ertragsteuern[1]	-4.179	-3.074	+36
Sonstige Überleitung	-29	755	.
Net Operating Profit	9.007	7.678	+17

1 Angepasst um Ertragsteuern auf das Zinsergebnis und Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten.

B.21

Value Added

in Millionen €	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Daimler-Konzern	5.675	4.416	+29
Mercedes-Benz Cars	5.881	3.799	+55
Daimler Trucks	1.619	761	+113
Mercedes-Benz Vans	703	473	+49
Daimler Buses	105	79	+33
Daimler Financial Services	467	457	+2

Der **Value Added des Konzerns** belief sich im Berichtsjahr auf 5,7 (i. V. 4,4) Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 21,6 (i. V. 18,8) %. Damit wurde der Mindestverzinsungsanspruch von 8 % erneut erheblich übertroffen. Der Anstieg des Value Added war vor allem auf die Steigerung der operativen Ergebnisse der Geschäftsfelder zurückzuführen. Belastend wirkten insbesondere höhere Aufwendungen für Ertragsteuern und in geringem Umfang der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets. Zudem waren im Vorjahr die Ergebnisse aus dem Verkauf des 50 %-Anteils an RRPSH und aus der Neubewertung und dem Verkauf der Anteile an Tesla Motors Inc. enthalten.

B.22

Net Assets (Durchschnitt)

in Millionen €	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	17.045	17.114	-0
Daimler Trucks	7.974	9.313	-14
Mercedes-Benz Vans	1.479	1.742	-15
Daimler Buses	906	982	-8
Daimler Financial Services[1]	8.859	7.154	+24
Net Assets der Geschäftsfelder	36.263	36.305	-0
At-equity bewertete Finanzinvestitionen[2]	770	618	+25
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern[3]	3.772	2.700	+40
Sonstige Überleitung[3]	839	1.156	-27
Daimler-Konzern	41.644	40.779	+2

1 Eigenkapital
2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet
3 Industriegeschäft

B.23

Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende

in Millionen €	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Net Assets des Industriegeschäfts			
Immaterielle Vermögenswerte	9.789	9.144	+7
Sachanlagen	24.262	23.125	+5
Vermietete Gegenstände	15.864	14.374	+10
Vorräte	22.862	20.004	+14
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.215	7.824	+5
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-15.198	-13.420	+13
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-10.182	-9.852	+3
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	-24.353	-22.438	+9
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern	3.055	3.981	-23
Eigenkapital Daimler Financial Services	9.872	7.617	+30
Net Assets (Nettovermögen)	44.186	40.359	+9

Der Value Added von **Mercedes-Benz Cars** stieg um 2,1 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €. Der Anstieg war vor allem auf die sehr positive Ergebnisentwicklung infolge höherer Absätze von Neufahrzeugen, eine bessere Preisdurchsetzung, Effizienzmaßnahmen sowie Wechselkurseffekte zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Aufwendungen für Kapazitätsausweitungen sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge. Die durchschnittlichen Net Assets waren dabei nahezu unverändert.

Im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** lag der Value Added mit 1,6 Mrd. € vor allem aufgrund der positiven Ergebnisentwicklung deutlich über dem Vorjahr (i. V. 0,8 Mrd. €). Dies war hauptsächlich auf die Absatzanstiege in den Regionen NAFTA und Europa, auf die Realisierung von weiteren Effizienzverbesserungen sowie auf positive Wechselkurseffekte zurückzuführen. Ergebnisbelastungen entstanden aus den Absatzrückgängen in Lateinamerika und Indonesien, höheren Aufwendungen für Garantie und Kulanz und für Kapazitätserweiterungen sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge. Des Weiteren trug der Rückgang der durchschnittlichen Net Assets unter anderem infolge des Verkaufs des 50 %-Anteils an dem assoziierten Unternehmen RRPSH im Jahr 2014 zum Anstieg des Value Added bei.

Der Value Added von **Mercedes-Benz Vans** stieg um 0,2 Mrd. € auf 0,7 Mrd. €. Grund für den Anstieg war die deutliche Ergebnisverbesserung, die von einer sehr positiven Absatzentwicklung, insbesondere in Europa und in der NAFTA-Region, geprägt war. Dies war vor allem den sehr großen Zuwachsraten bei der V-Klasse und dem neuen Vito zu verdanken. Gegenläufig belasteten Aufwendungen für Garantie und Kulanz das EBIT. Dabei gingen die durchschnittlichen Net Assets um 0,3 Mrd. € zurück und trugen auch leicht zum Anstieg des Value Added bei.

Im Geschäftsfeld **Daimler Buses** lag der Value Added mit 105 Mio. € um 26 Mio. € über dem Vorjahr. Dieser Anstieg war hauptsächlich auf die Entwicklung des EBIT zurückzuführen. Positive Ergebniseffekte resultierten im Wesentlichen aus dem guten Komplettbusgeschäft mit einem positiven Produktmix in Westeuropa, weiteren Effizienzfortschritten sowie Wechselkurseffekten. Gegenläufig wirkte sich die anhaltend schwierige wirtschaftliche Situation in Lateinamerika belastend aus. Das durchschnittlich gebundene Kapital verringerte sich um 76 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** erzielte im Berichtsjahr einen Value Added von 0,5 Mrd. € und lag somit auf Vorjahresniveau. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 18,3 (i. V. 19,4) %. Die Entwicklung des Value Added war hauptsächlich auf den Anstieg des EBIT infolge des gestiegenen Vertragsvolumens und positiver Wechselkurseffekte zurückzuführen, wodurch zusätzliche Aufwendungen im Zusammenhang mit der Ausweitung der Geschäftstätigkeit überkompensiert werden konnten. Dabei stieg das durchschnittliche Eigenkapital um 1,7 Mrd. € auf 8,9 Mrd. €.

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 auf operativer Ebene 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 Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstige 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 Papers, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legen wir risiko- und renditeoptimal im Geld- oder Kapitalmarkt an. Unser Ziel ist es, eine als 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 9 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, Zinssätzen 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 (Liquidität und 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 konzernweite 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 Portfolioüberwachung.

B.24

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	**2015**	2014	15/14 Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	**9.667**	11.053	-1.386
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**222**	-1.274	+1.496
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**-9.722**	-2.709	-7.013
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	**9.631**	2.274	+7.357
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**138**	323	-185
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	**9.936**	9.667	+269

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. 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 sichert der Konzern 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 32 des Konzernanhangs.

Cash Flow

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ **B.24** belief sich im Jahr 2015 auf 0,2 (i. V. Mittelabfluss 1,3) Mrd. € und war insbesondere geprägt durch die Umsetzung unserer Wachstumsstrategie. Das Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung lag um 3,3 Mrd. € über dem hohen Niveau des Vorjahres. Positive Effekte ergaben sich aus dem Konzernergebnis vor Steuern, das sich um 2,5 auf 12,7 (i. V. 10,2) Mrd. € erhöhte. Des Weiteren wirkten im Jahr 2015 höhere Ertragsteuererstattungen aus der Veranlagung der Vorjahre. Zudem waren im Jahresvergleich niedrigere Zuwendungen an die Pensionsfonds zu verzeichnen. Der Vorjahreszeitraum war beeinflusst durch die Zahlungsmittelabflüsse aus der außerordentlichen Dotierung der deutschen Pensionsvermögen in Höhe von 2,5 Mrd. €, während in der aktuellen Periode die Sonderdotierungen in Deutschland und USA bei 1,2 Mrd. € lagen.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ **B.24** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 9,7 (i. V. 2,7) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den Käufen und Verkäufen von Anteilsbesitz. Im Vorjahreszeitraum wurden für die Veräußerung der Anteile an RRPSH Erlöse in Höhe von 2,4 Mrd. € vereinnahmt. Zudem führten der Verkauf der Anteile und die Ablösung des Kurssicherungsinstruments an Tesla zu einem Mittelzufluss in Höhe von 0,6 Mrd. €. Dagegen wirkten im Berichtszeitraum insbesondere die durchgeführten Kapitalerhöhungen bei unseren Beteiligungen sowie der im Dezember 2015 getätigte Kauf der Anteile am digitalen Kartengeschäft HERE. Des Weiteren beeinflussten die gestiegenen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Negative Effekte ergaben sich zudem aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. In der Berichtsperiode ergaben sich insgesamt Mittelabflüsse (netto), wohingegen im Vorjahreszeitraum die Verkäufe von Wertpapieren die Käufe überstiegen.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ↗ B.24 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 9,6 (i. V. 2,3) Mrd. €. Die Veränderung beruhte nahezu ausschließlich auf den erneut gestiegenen Finanzierungsverbindlichkeiten. Gegenläufig wirkten die gestiegenen Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler AG sowie an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften.

Seit dem 31. Dezember 2014 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 0,3 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, erhöhte sich um 1,9 Mrd. € auf 18,2 Mrd. €.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ B.25, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler herausgerechnet. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Jahr 2015 auf 4,0 Mrd. €. Die Zahlungsmittelabflüsse aus den Sonderzahlungen im Zusammenhang mit Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen in Deutschland und den USA in Höhe von 1,2 Mrd. € reduzierten den Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Ebenso wirkte der Kauf der Anteile am digitalen Kartengeschäft HERE in Höhe von 0,7 Mrd. €. Bereinigt um diese Sachverhalte belief sich der Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf 5,9 Mrd. € (i. V. 5,2 Mrd. €).

Zu Beginn des Jahres 2015 haben wir einen Free Cash Flow erwartet, der die Dividendenzahlung in Höhe von 2,6 Mrd. € deutlich übersteigt und aufgrund der verstärkten Investitionsoffensive jedoch deutlich unter dem Vorjahresniveau liegt. Infolge der günstigen Geschäftsentwicklung im Verlauf des Jahres 2015 haben wir unsere Cash Flow-Prognose unterjährig sukzessive angehoben. Unter Einbeziehung der Sondereffekte des Erwerbs von HERE und der außerordentlichen Dotierung von Pensionsvermögen im vierten Quartal lag der Free Cash Flow des Berichtsjahres unter dem Wert des Jahres 2014. Bereinigt um diese wesentlichen Sondereffekte übertraf der Free Cash des Industriegeschäfts mit 5,9 Mrd. € den Vorjahreswert von 5,2 Mrd. € deutlich.

Der Anstieg des bereinigten Free Cash Flow um 0,7 Mrd. € auf 5,9 Mrd. € spiegelt die positive Geschäftsentwicklung wider und war im Wesentlichen auf die höheren Ergebnisbeiträge der automobilen Geschäftsfelder zurückzuführen. Gegenläufige Effekte resultierten aus dem höheren Anstieg des Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Neben den gestiegenen Kapitalerhöhungen in unsere Beteiligungen reduzierten insbesondere gestiegene Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Zudem waren höhere Steuerzahlungen zu verzeichnen.

B.25

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	2015	2014	15/14 Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**11.735**	7.539	+4.196
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**-9.936**	-2.887	-7.049
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	**1.897**	-195	+2.092
Übrige Anpassungen[1]	**264**	1.022	-758
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	**3.960**	5.479	-1.519

1 Die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler, die sich im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit niederschlagen, werden in den übrigen Anpassungen herausgerechnet.

B.26

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	31.12.2015	31.12.2014	15/14 Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**8.369**	8.341	+28
Verzinsliche Wertpapiere	**6.999**	5.156	+1.843
Liquidität	**15.368**	13.497	+1.871
Finanzierungsverbindlichkeiten	**2.612**	3.193	-581
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	**600**	263	+337
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	**3.212**	3.456	-244
Netto-Liquidität	**18.580**	16.953	+1.627

B.27

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	31.12.2015	31.12.2014	15/14 Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**9.936**	9.667	+269
Verzinsliche Wertpapiere	**8.273**	6.634	+1.639
Liquidität	**18.209**	16.301	+1.908
Finanzierungsverbindlichkeiten	**-101.142**	-86.689	-14.453
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	**583**	270	+313
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	**-100.559**	-86.419	-14.140
Netto-Verschuldung	**-82.350**	-70.118	-12.232

B.28

Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)

in Millionen €	31.12.2015	31.12.2014
Verpflichtungen aus Einkaufskontrakten	**13.371**	9.769
Unkündbare Miet-, Pacht- und Leasingverträge	**2.156**	2.157
Unwiderrufliche Kreditzusagen	**1.931**	1.320
Übrige sonstige finanzielle Verpflichtungen	**1.518**	2.318
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	**18.976**	15.564

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** ↗ **B.26** 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 abgezogen. Zum 31. Dezember 2015 hatte die konzerninterne Refinanzierung aufgrund der Verwendung von Eigenmitteln des Industriegeschäfts 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, sodass die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts die ausgewiesene Bruttoliquidität übersteigt.

Seit dem 31. Dezember 2014 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts von 17,0 Mrd. € auf 18,6 Mrd. €. Der Anstieg war im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow in Höhe von 4,0 Mrd. € zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler AG (2,6 Mrd. €) sowie an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften (0,3 Mrd. €). Positive Wechselkurseffekte wurden teilweise durch Kapitalerhöhungen an Financial Services Gesellschaften kompensiert und führten insgesamt zu einer Erhöhung der Netto-Liquidität um 0,5 Mrd. €.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2014 von 70,1 Mrd. € auf 82,4 Mrd. € erhöht. ↗ **B.27**

Sonstige finanzielle Verpflichtungen, Finanzgarantien und Eventualverbindlichkeiten

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2015 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Tabelle ↗ **B.28** gibt einen Überblick über die Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen. Zu den Fälligkeiten verweisen wir auf unsere Ausführungen in Anmerkung 30 (Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen) beziehungsweise Anmerkung 32 (Management von Finanzrisiken) im Konzernanhang.

Im Rahmen der **Finanzgarantien** sichert Daimler als Garantiegeber im Allgemeinen die Erfüllung der Zahlungsverpflichtung des Hauptschuldners gegenüber dem Garantienehmer zu. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus solchen Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2015 auf 1,0 (i. V. 0,8) Mrd. €; hierfür gebildete Verbindlichkeiten betragen unverändert 0,1 Mrd. €. Die Finanzgarantien, die der Konzern im Zusammenhang mit den Chrysler-Transaktionen der Jahre 2007 und 2009 zugunsten von Chrysler gewährt hat, beliefen sich zum 31. Dezember 2015 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 die Daimler Financial Services AG 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 die Daimler Financial Services AG ist auch ein Schiedsgerichtsverfahren anhängig. Das maximale Verlustrisiko für den Konzern aus dieser Garantie ist beträchtlich, kann jedoch nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden.

Die **Eventualverbindlichkeiten** entfallen überwiegend auf Rückkaufverpflichtungen. Zum 31. Dezember 2015 betrug der bestmögliche Schätzwert der finanziellen Auswirkungen aus diesen Garantien 1,6 (i. V. 1,2) Mrd. €. Nicht unter die Eventualverbindlichkeiten fallen die Gewährleistungs- und Kulanzzusagen (Produktgarantien), die der Konzern im Rahmen seiner Fahrzeugverkäufe bereitstellt. Des Weiteren sind in den Eventualverbindlichkeiten sonstige Eventualverbindlichkeiten enthalten. Der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus den sonstigen Eventualverbindlichkeiten beläuft sich wie im Vorjahr auf 0,4 Mrd. €.

Investitionen

Im Rahmen unserer Wachstumsstrategie wollen wir die Chancen, die die globalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Gleichzeitig wollen wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilindustrie federführend mitgestalten und bei der Digitalisierung eine Vorreiterrolle einnehmen. Dies erfordert umfangreiche Investitionen in innovative Produkte und neue Technologien sowie in die Erweiterung unseres weltweiten Produktionsnetzwerks. Im Berichtsjahr haben wir unsere Investitionen in Sachanlagen deshalb, wie schon im Geschäftsbericht 2014 angekündigt, von einem bereits hohen Niveau ausgehend nochmals auf 5,1 (i. V. 4,8) Mrd. € erhöht.

Ende 2015 liegen finanzielle Verpflichtungen von 2,2 Mrd. € im Zusammenhang mit künftigen Sachinvestitionen vor.

B.29

Sachinvestitionen

in Milliarden €

B.30

Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Daimler-Konzern	**5.075**	4.844	+5
in % vom Umsatz	**3,4**	3,7	
Mercedes-Benz Cars	**3.629**	3.621	+0
in % vom Umsatz	**4,3**	4,9	
Daimler Trucks	**1.110**	788	+41
in % vom Umsatz	**3,0**	2,4	
Mercedes-Benz Vans	**202**	304	-34
in % vom Umsatz	**1,8**	3,0	
Daimler Buses	**104**	105	-1
in % vom Umsatz	**2,5**	2,5	
Daimler Financial Services	**30**	23	+30
in % vom Umsatz	**0,2**	0,1	

Bei Mercedes-Benz Cars lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2015 mit 3,6 Mrd. € auf Vorjahresniveau. Zu den wichtigsten Projekten zählten die neuen Geländewagen GLC und GLE sowie die neue E-Klasse-Familie. Umfangreiche Mittel haben wir auch für die Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte als Kompetenzzentren sowie für die Erweiterung unserer internationalen Produktionsnetzwerke eingesetzt. Nach Abschluss der Euro-VI-Produktoffensive ging es bei Daimler Trucks im Jahr 2015 vor allem darum, den technologischen Vorsprung weiter auszubauen und die Kapazitäten der hohen Nachfrage anzupassen. Insgesamt sind die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks auf 1,1 Mrd. € gestiegen. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans standen die Nachfolgegeneration des Sprinter, der neue Midsize Pickup und die Produktionsvorbereitungen für den neuen Vito in Lateinamerika im Vordergrund. Daimler Buses hat im Berichtsjahr vor allem in neue Produkte sowie in die Modernisierung und Erweiterung der Produktionsstandorte investiert.

Über die Sachinvestitionen hinausgehend haben wir auch im Berichtsjahr Finanzinvestitionen in assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen vorgenommen.

Gemeinsam mit Audi und BMW haben wir im Jahr 2015 das digitale Kartengeschäft HERE übernommen. Die digitalen Karten von HERE sind die Basis für neue Assistenzsysteme bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Der auf Daimler entfallende Erwerbspreis liegt bei 0,7 Mrd. €.

Außerdem haben wir im Berichtsjahr Entwicklungskosten in Höhe von 1,8 (i. V. 1,1) Mrd. € aktiviert; diese sind unter den Immateriellen Vermögenwerten ausgewiesen. S. 107

Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2015 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler nutzte dafür ein breites Spektrum von unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial Papers), Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed Securities, ABS).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 35 Mrd. € umfassende Euro-Medium-Term-Note (EMTN)-Programm, unter dem die Daimler AG und mehrere Tochtergesellschaften **Anleihen** in verschiedenen Währungen emittieren können. Daneben bestehen weitere, im Vergleich zum EMTN-Programm jedoch deutlich kleinere, lokale Kapitalmarktprogramme. Kapitalmarktprogramme ermöglichen eine flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.

Die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr auch die Situation an den Anleihemärkten geprägt. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich trotz zunehmend volatiler Märkte auf moderatem Niveau verblieben.

Im Jahr 2015 deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil dieser Papiere wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und im Euromarkt platziert. ↗ B.32

Im April sowie November platzierte die Daimler AG am chinesischen Kapitalmarkt Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Volumen von 3,0 bzw. 2,0 Mrd. CNY. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen sowohl im Euromarkt als auch in Mexiko, Brasilien, Argentinien, Kanada, Südafrika, Thailand und Südkorea begeben.

Im Jahr 2015 hat Daimler zudem in geringem Umfang auch **Commercial-Paper-Emissionen** durchgeführt.

Des Weiteren wurden mehrere **Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen** in den USA, Kanada und Deutschland durchgeführt. So wurde in den USA durch fünf Emissionen ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 5,8 Mrd. US-$ generiert. Weitere 0,4 Mrd. CAN-$ konnten in Kanada begeben werden. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform ABS-Anleihen im Wert von 1,0 Mrd. € an europäische Investoren verkauft.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2015 **Bankkredite**. Die finanziellen Mittel wurden nicht nur von den großen global agierenden Banken, sondern auch zunehmend von einer Reihe lokaler Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben supranationale Banken, wie die Europäische Investitionsbank und die brasilianische Entwicklungsbank BNDES. Damit setzten wir unsere Diversifizierung in der Refinanzierung durch Kreditinstitute fort.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden finanziellen Flexibilität hat Daimler im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken eine 9 Mrd. € syndizierte Kreditlinie mit einer Laufzeit von fünf Jahren und zwei Verlängerungsoptionen von insgesamt zwei Jahren abgeschlossen. Sie gewährt dem Unternehmen damit finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2020. Mehr als 40 europäische, amerikanische und asiatische Banken haben sich an dem Konsortium beteiligt. Daimler beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen. Im Jahr 2015 hatte Daimler die Option, die Kreditlinie um ein weiteres Jahr bis 2020 zu verlängern, ausgeübt. Alle Banken des Konsortiums haben sich an der Verlängerung beteiligt.

Zum Jahresende 2015 bestanden für Daimler kurz- und langfristige, nicht in Anspruch genommene Kreditlinien von insgesamt 18,5 (i. V. 17,2) Mrd. €. Diese beinhalten die im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 9 Mrd. €.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle ↗ **B.31** dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2015 überwiegend auf die folgenden Währungen: 40 % auf Euro, 30 % auf US-Dollar, 6 % auf Chinesische Renminbi, 5 % auf Britische Pfund und 3 % auf Japanische Yen.

Zum 31. Dezember 2015 betrugen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 101.142 (i. V. 86.689) Mio. €.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den Anmerkungen 24 und 32 des Konzernanhangs entnommen werden. Anmerkung 32 des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

B.31

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2015	31.12.2014	**31.12.2015**	31.12.2014
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	**1,69**	1,68	**58.789**	49.165
Geldmarktpapiere	**1,35**	1,11	**2.961**	2.277
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**2,58**	3,08	**27.311**	22.893
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	**0,71**	1,06	**10.532**	10.853

B.32

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	250 Mio. US$	03/2015	03/2017
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. US$	03/2015	03/2018
Daimler Finance North America LLC	1.250 Mio. US$	03/2015	03/2020
Daimler Finance North America LLC	1.050 Mio. US$	05/2015	05/2018
Daimler Finance North America LLC	1.300 Mio. US$	05/2015	05/2020
Daimler Finance North America LLC	650 Mio. US$	05/2015	05/2025
Daimler Finance North America LLC	150 Mio. US$	08/2015	02/2017
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. US$	08/2015	08/2017
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. US$	08/2015	08/2018
Daimler Finance North America LLC	850 Mio. US$	08/2015	08/2020
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. US$	08/2015	08/2025
Daimler AG	500 Mio. €	09/2015	09/2017
Daimler AG	1.000 Mio. €	11/2015	03/2020

Rating

Im Geschäftsjahr 2015 verbesserte sich der Ausblick für das Langfristrating der Daimler AG bei Moody's von »stabil« auf »positiv«. Ansonsten blieben unsere Credit Ratings unverändert. Damit verfügt die Daimler AG bei allen vier von ihr beauftragten Ratingagenturen weiterhin über eine vergleichbare Kreditbonität auf dem Niveau von A-. Der Rating-Ausblick wird von S & P, Fitch und DBRS mit »stabil« eingestuft. ↗ B.33

B.33

Rating

	Ende 2015	Ende 2014
Langfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	**A-**	A-
Moody's	**A3**	A3
Fitch	**A-**	A-
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)

Am 11. Februar 2015 änderte **Moody's Investors Service** (Moody's) den Ausblick für das bestehende A3-Langfristrating von stabil auf positiv. Moody's begründete die Anhebung mit der Erwartung einer günstigen Absatzentwicklung im Zeitraum der nächsten 12 bis 18 Monate, die im Zusammenspiel mit den fortgesetzten Effizienzmaßnahmen das Kreditprofil unseres Unternehmens stärken würden. Moody's verwies darauf, dass sich das Finanzprofil des Daimler-Konzerns auf der Grundlage einer erfolgreichen Geschäftsentwicklung in den zurückliegenden Jahren verbessert habe. Die Umsetzung des positiven Ausblicks in eine Hochstufung des Ratings hänge davon ab, inwieweit Daimler seine gute Geschäftsentwicklung angesichts der heterogenen weltwirtschaftlichen Entwicklung fortsetzen könne.

Standard & Poor's Ratings Services (S & P) veröffentlichte am 27. November 2015 einen Bericht über die Daimler AG und bestätigte darin das bestehende langfristige Unternehmensrating von A- sowie den damit verbundenen stabilen Ausblick. Das Rating setzt sich in der Nomenklatur von S & P aus einem »befriedigenden« Geschäftsrisiko und einem »minimalen« Finanzrisiko zusammen. Im Geschäftsrisiko schlägt sich unter anderem die zyklische Entwicklung auf den Automobilmärkten nieder. Das Finanzrisiko signalisiert die finanzielle Stärke des Konzerns. Nach Einschätzung von S & P ist die weitere positive Geschäftsentwicklung von Daimler dem Risiko einer sich abschwächenden Autonachfrage auf einzelnen Märkten ausgesetzt.

Auch **Fitch Ratings** (Fitch) bestätigte im Jahresverlauf das bestehende langfristige Emittenten-Rating von A- mit stabilem Ausblick für die Daimler AG. Fitch verwies dabei auf das solide Geschäftsprofil und die Stärkung wesentlicher Kreditkennzahlen. Außerdem würdigte Fitch die breite geografische und produktseitige Aufstellung von Daimler sowie seine führenden Positionen auf den Märkten für Premium-Pkw, Nutzfahrzeuge, Transporter und Busse. Daimler verfüge mit der bestehenden Rating-Einstufung über einen angemessenen Spielraum bei den Finanzkennziffern.

Die kanadische Agentur **DBRS** bestätigte zuletzt im November 2015 das Langfristrating für die Daimler AG von A (low) mit stabilem Ausblick. DBRS verwies darauf, dass sich die Geschäftserfolge von Daimler in einer weiter verbesserten Ertragskraft niedergeschlagen haben. Dazu habe die Produktoffensive bei Mercedes-Benz Cars ebenso beigetragen wie die Programme zur Kostenreduzierung. Auch das insgesamt freundliche Marktumfeld habe die gute Absatzentwicklung unterstützt. Dabei verwies DBRS insbesondere auf die Absatzerfolge von Mercedes-Benz Cars in China und von Daimler Trucks in Nordamerika.

Die Kurzfristratings blieben im Jahresverlauf 2015 bei allen vier Ratingagenturen unverändert.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2014 von 189,6 Mrd. € auf 217,2 Mrd. €; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 23,2 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 123,9 (i. V. 105,5) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht 57 (i. V. 56) % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf das gewachsene Finanzdienstleistungsgeschäft und die höheren Vorratsbestände zurückzuführen. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten sowie das gestiegene Eigenkapital zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 42 % (i. V. 41 %) über dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme beträgt wie im Vorjahr 35 %.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** in Höhe von 10,1 Mrd. € beinhalten 7,8 (i. V. 7,2) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten und unverändert 0,7 Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 73 % (i. V. 69 %) auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und ein Anteil von 18 % (i. V. 22 %) auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 1,8 (i. V. 1,1) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 27 % (i. V. 20 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns S. 107.

Die **Sachanlagen** S. 95 stiegen auf 24,3 (i. V. 23,2) Mrd. €. Im Jahr 2015 wurden weltweit 5,1 (i. V. 4,8) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für neue Produkte und Technologien, die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen in Höhe von 3,3 (i. V. 3,1) Mrd. €.

B.34

Verkürzte Konzernbilanz

in Millionen €	31.12.2015	31.12.2014	15/14 Veränd. in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	**10.069**	9.367	+7
Sachanlagen	**24.322**	23.182	+5
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**112.456**	94.729	+19
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	**3.633**	2.294	+58
Vorräte	**23.760**	20.864	+14
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**9.054**	8.634	+5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**9.936**	9.667	+3
Verzinsliche Wertpapiere	**8.273**	6.634	+25
Übrige finanzielle Vermögenswerte	**7.454**	5.987	+25
Sonstige Vermögenswerte	**8.209**	8.277	-1
Summe Aktiva	**217.166**	189.635	+15
Passiva			
Eigenkapital	**54.624**	44.584	+23
Rückstellungen	**26.145**	28.393	-8
Finanzierungsverbindlichkeiten	**101.142**	86.689	+17
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**10.548**	10.178	+4
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	**12.360**	10.706	+15
Sonstige Schulden	**12.347**	9.085	+36
Summe Passiva	**217.166**	189.635	+15

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich auf insgesamt 112,5 (i. V. 94,7) Mrd. €. Der Zuwachs war insbesondere durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt. Darüber hinaus sind im Anstieg Effekte aus der Währungsumrechnung von 3,3 Mrd. € enthalten. Das Wachstum spiegelt den erfolgreichen Geschäftsverlauf insbesondere in den USA wider. Überproportionale Zuwächse waren auch im Absatzfinanzierungsgeschäft in China und anderen asiatischen Ländern sowie in der Türkei zu verzeichnen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 52 % über dem Vorjahresniveau (50 %).

B.35

Bilanzstruktur Daimler-Konzern

in Milliarden €

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 3,6 (i. V. 2,3) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC), BAIC Motor Corporation Ltd., Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. sowie Kamaz PAO. Darüber hinaus werden die im Dezember 2015 erworbenen Anteile am digitalen Kartenanbieter HERE (There Holding B.V.) ausgewiesen. Der Anstieg resultiert zudem aus dem positiven anteiligen Ergebnis sowie der Kapitalerhöhung an BBAC.

Die **Vorräte** stiegen von 20,9 Mrd. € auf 23,8 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt wie im Vorjahr 11 %. Der wechselkursbereinigte Anstieg von 2,6 Mrd. € ist unter anderem auf die Einführung neuer Modelle und eine höhere Variantenvielfalt sowie auf die erwartete positive Absatzentwicklung zurückzuführen. Dies führte im Wesentlichen in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks zu einem Anstieg der Fertigen und Unfertigen Erzeugnisse in Deutschland und in den USA.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** stiegen um 0,4 Mrd. € auf 9,1 Mrd. € an. 45 % der Forderungen entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 32 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sind gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Mrd. € auf 9,9 Mrd. € gestiegen.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2014 von 6,6 Mrd. € auf 8,3 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen grundsätzlich ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen von 6,0 Mrd. € auf 7,5 Mrd. €. Sie bestehen vor allem aus den Beteiligungen an Renault und Nissan, aus derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte. Der Anstieg war unter anderem auf die höheren Börsenwerte von Renault und Nissan zurückzuführen.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 8,2 (i. V. 8,3) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2014 von 44,6 Mrd. € auf 54,6 Mrd. €. Das den Aktionären zustehende Eigenkapital stieg auf 53,6 (i. V. 43,7) Mrd. €. Das Konzernergebnis in Höhe von 8,7 Mrd. € S. 88, die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Gewinne aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 2,7 Mrd. €, positive Effekte aus der Währungsumrechnung von 1,4 Mrd. € sowie 0,7 Mrd. € aus der Bewertung der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte haben zu einem Anstieg des Eigenkapitals geführt. Die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2014 an die Aktionäre der Daimler AG von 2,6 Mrd. € und die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,6 Mrd. € haben dagegen das Eigenkapital gemindert. Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 15 % stieg das Eigenkapital mit 23 % überproportional. Infolge der oben genannten Effekte lag die Eigenkapitalquote des Konzerns mit 23,6 % über dem Niveau des Vorjahres (22,1 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 44,2 (i. V. 40,8) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2014 und 2015 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** sind auf 26,1 (i. V. 28,4) Mrd. € zurückgegangen; der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 12 % (i. V. 15 %) unter dem Vorjahresniveau. Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 8,7 (i. V. 12,8) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 27,6 (i. V. 30,1) Mrd. € und dem Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 20,2 (i. V. 18,6) Mrd. € enthalten. Der Anstieg der Abzinsungsfaktoren vor allem für die inländischen Pläne von 1,9 % zum 31. Dezember 2014 auf 2,6 % zum 31. Dezember 2015 führte zu einer Reduzierung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch die außerordentliche Dotierung der deutschen und amerikanischen Planvermögen von 1,2 Mrd. € verstärkt. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Ertragsteuern von 1,7 (i. V. 1,6) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 5,7 (i. V. 5,0) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,4 (i. V. 3,9) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 5,8 (i. V. 5,1) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 101,1 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (86,7 Mrd. €). Neben Effekten aus der Währungsumrechnung von 1,4 Mrd. € ist der Anstieg im Wesentlichen auf die Refinanzierung des wachsenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 51 % auf Anleihen, 27 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 10 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 7 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens auf 10,5 (i. V. 10,2) Mrd. € erhöht. 61 % der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 27 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 12,4 (i. V. 10,7) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten, Restwertgarantien, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung. Der wechselkursbereinigte Anstieg von 1,2 Mrd. € ist unter anderem auf die derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 12,3 (i. V. 9,1) Mrd. € beinhalten hauptsächlich Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern. In der Veränderung sind um 1,7 Mrd. € höhere Rechnungsabgrenzungsposten enthalten, die auf ein gestiegenes Volumen an Service- und Wartungsverträgen zurückzuführen sind.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz S. 200, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals S. 202 sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang 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 der Aktivitäten 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 in je sieben Vertriebsdirektionen für Pkw und Nutzfahrzeuge zusammengefasste eigene Vertriebsnetz der deutschen Niederlassungen, über die ausländischen Vertriebstochtergesellschaften und über Vertragspartner.

Der Jahresabschluss der Daimler AG wird nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss folgt den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Daraus resultieren Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Diese betreffen vor allem immaterielle Vermögensgegenstände, Rückstellungen, Finanzinstrumente, Leasinggeschäfte und latente Steuern.

Für die Daimler AG stellen Absatz, Umsatz und Jahresüberschuss die wesentlichen Leistungsindikatoren dar.

Ertragslage

Das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** der Daimler AG lag bei 4,7 (i. V. 5,0) Mrd. €. Die Ergebnisentwicklung ist durch den Anstieg des operativen Ergebnisses um 1,2 Mrd. € auf 2,6 Mrd. € sowie das um 1,5 Mrd. € auf 2,1 Mrd. € gesunkene Finanzergebnis geprägt. ↗ B.36

Der **Umsatz** stieg, wie im Vorjahr prognostiziert, aufgrund der höheren Absatzzahlen von Fahrzeugen und Komponenten deutlich um 17,6 Mrd. € auf 101,5 Mrd. €. Im Bereich Pkw nahm er deshalb um 24 % auf 77,9 Mrd. € zu. Auch bei Lkw und Transportern führte ein höheres Absatzvolumen an Fahrzeugen und Komponenten zu einem Umsatzanstieg um 13 % auf 23,6 Mrd. €.

Der Bereich Pkw hat im Berichtsjahr ein Ergebnis deutlich über dem Niveau des Vorjahres erzielt. Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen durch das weitere Absatzwachstum in Europa, den USA und Asien geprägt. Gegenläufig belasteten Aufwendungen unter anderem für neue Produkte und Technologien das Ergebnis. Der Absatz des Bereichs Pkw stieg im Berichtsjahr um 14 % auf 1.790.000 Einheiten[1]. Bei den Baureihen war die neue C-Klasse im Jahr 2015 ausgesprochen erfolgreich: Der Absatz stieg um 29 % auf 375.000 Einheiten[1]. Einen Zuwachs um 19 % auf 455.000 Einheiten[1] verzeichneten unsere SUV (inklusive GLA).

Bei Lkw und Transportern lag das Ergebnis deutlich über dem Wert des Vorjahres. Der Absatz bei Lkw stieg um 11 % auf 102.000 Einheiten[1]. Der Transporterabsatz konnte um 12 % auf 314.000 Einheiten[1] gesteigert werden.

Die **Umsatzkosten** stiegen um 22 % auf 91,7 Mrd. €. Der Absatzanstieg und Aufwendungen für neue Produkte und Technologien haben zu höheren Umsatzkosten geführt. Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die in den Umsatzkosten ausgewiesen werden, lagen mit 5,6 (i. V. 4,9) Mrd. € über Vorjahresniveau; der Anteil an den Umsatzerlösen betrug 5,5 (i. V. 5,8) %. Die Forschungs- und Entwicklungskosten standen in erster Linie im Zusammenhang mit der Erneuerung und Erweiterung des Produktportfolios, insbesondere der Fahrzeugbaureihen der E-Klasse, der Geländewagen sowie der Kompaktklasse. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an neuen Motorengenerationen und alternativen Antriebssystemen. Zum Jahresende waren rund 18.000 Personen im Forschungs- und Entwicklungsbereich beschäftigt.

1 Der Absatz betrifft ausschließlich Neufahrzeuge. Im Absatz der Daimler AG sind auch an Konzerngesellschaften fakturierte Fahrzeuge enthalten, die von den Gesellschaften noch nicht an Konzerndritte verkauft wurden. Fahrzeugverkäufe von Produktionsgesellschaften des Daimler-Konzerns an Konzerndritte und Tochtergesellschaften der Daimler AG sind im Absatz nicht berücksichtigt.

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich um 0,2 Mrd. € auf 6,7 Mrd. €. Höhere Aufwendungen für Marketing und Ausgangsfrachten waren wesentliche Faktoren hierfür. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen sank von 7,8 % auf 6,6 %.

Die **Verwaltungskosten** lagen mit 2,0 (i. V. 1,9) Mrd. € leicht über Vorjahresniveau. Der Anteil an den Umsatzerlösen betrug 1,9 (i. V. 2,2) %.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei 1,4 (i. V. 1,1) Mrd. €. Im Rahmen der organisatorischen Fokussierung auf die Geschäftsfelder wurde im Jahr 2014 für die deutsche Vertriebsorganisation ein Restrukturierungsprogramm gestartet. Dabei wurden einzelne, ausgewählte Standorte des bisher konzerneigenen Vertriebsnetzes im Inland 2015 veräußert. Die Ergebnisse aus dem Verkauf einzelner Vertriebsstandorte und insbesondere die Aufwendungen für Personalmaßnahmen ergeben saldiert Aufwendungen von 0,2 Mrd. €. Im Vorjahr hatte sich eine Ergebnisbelastung aus Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern von 0,6 Mrd. € ergeben. ↗ B.36

Das **Finanzergebnis** hat sich insbesondere aufgrund des Zinsergebnisses um 1,5 Mrd. € auf 2,1 Mrd. € reduziert. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf einen höheren Zinsaufwand aus den Altersversorgungsverpflichtungen zurückzuführen. Hier hat sich der gesunkene Diskontierungszinssatz niedergeschlagen. Zudem wurde das Zinsergebnis durch geringere Erträge aus dem Pensionsvermögen beeinflusst.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 0,9 (i. V. 1,2) Mrd. €. Im Geschäftsjahr 2015 sind hohe Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren von 0,7 Mrd. € enthalten. Diese Steuererträge führten trotz eines höheren Steueraufwands für das Jahr 2015 als Folge des verbesserten operativen Ergebnisses zu dem Rückgang des Steueraufwandes im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Jahresüberschuss** lag mit 3,8 Mrd. € auf Vorjahresniveau. Das im Vergleich zur Prognose höhere operative Ergebnis wurde teilweise durch gegenläufige Effekte im Finanzergebnis kompensiert. Der Jahresüberschuss liegt dadurch deutlich über dem ursprünglich erwarteten Wert.

Die **wirtschaftliche Lage** der Daimler AG ist im Wesentlichen durch ihre operative Tätigkeit und die ihrer Tochtergesellschaften geprägt. An den operativen Ergebnissen der Tochtergesellschaften partizipiert die Daimler AG über deren Ausschüttungen. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der Daimler AG grundsätzlich der des Daimler-Konzerns, die im Kapitel »Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage« erläutert ist. S. 120 f.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 88,3 Mrd. € um 3,0 Mrd. € über dem Vorjahresniveau.

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf in erster Linie aufgrund des niedrigeren Finanzanlagevermögens um 4,5 Mrd. € auf 39,3 Mrd. € reduziert. Der Rückgang ist hauptsächlich auf die Verschmelzung der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG auf die Daimler AG zurückzuführen. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen (ohne Vermietvermögen, rund 2,6 Mrd. €) betreffen vor allem Investitionen in die Produktion der C-, E- und S-Klasse sowie Investitionen in Aggregate- und Getriebeprojekte.

Die **Vorräte** stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2014 um 0,7 Mrd. € auf 8,5 Mrd. €. Der Anstieg betrifft hauptsächlich fertige und unfertige Erzeugnisse und steht im Zusammenhang mit dem höheren Produktionsvolumen.

Die **Forderungen, Wertpapiere und Sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2014 um 8,4 Mrd. € auf 38,3 Mrd. € gestiegen. Ausschlaggebend für den Zuwachs war vor allem der um 6,6 Mrd. € höhere Forderungsbestand gegen verbundene Unternehmen. Die **Zahlungsmittel** reduzierten sich um 1,5 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € unter anderem aufgrund der außerordentlichen Dotierung des deutschen Pensionsvermögens in Höhe von 0,9 Mrd. €.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln und sonstigen Wertpapieren – lag am Bilanzstichtag mit 7,8 (i. V. 8,6) Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2015 auf 6,6 (i. V. 3,2) Mrd. €. Der Anstieg resultiert insbesondere aus geringeren Zuwendungen in das Pensionsvermögen. Zudem wirken der im Vergleich zum Vorjahr geringere Vorratsaufbau sowie das gestiegene operative Ergebnis im Geschäftsjahr 2015 mittelerhöhend.

B.36

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

in Millionen €	2015	2014
Umsatzerlöse	**101.537**	83.947
Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen)	**-91.733**	-75.307
Vertriebskosten	**-6.695**	-6.518
Allgemeine Verwaltungskosten	**-1.969**	-1.885
Sonstiges betriebliches Ergebnis	**1.441**	1.122
Operatives Ergebnis	**2.581**	1.359
Finanzergebnis	**2.074**	3.635
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**4.655**	4.994
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**-900**	-1.223
Jahresüberschuss	**3.755**	3.771
Einstellung in die Gewinnrücklagen	**-278**	-1.150
Bilanzgewinn	**3.477**	2.621

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2015 ein Mittelabfluss von 4,2 (i. V. 1,3) Mrd. €. Der gestiegene Mittelabfluss begründet sich in höheren Investitionen in Finanzanlagen. Zudem hatte der Verkauf der Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit im Vorjahr positiv beeinflusst.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** weist im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 3,9 (i. V. 3,2) Mrd. € auf. Der Rückgang erklärt sich aus dem höheren Anstieg der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements. Gegenläufig wirkt sich die im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Aufnahme von externen Finanzierungsverbindlichkeiten mittelerhöhend aus. Im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ist die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2014 mit 2,6 Mrd. € enthalten.

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 1,1 Mrd. € auf 38,2 Mrd. € zu. Der Zuwachs steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Jahresüberschuss 2015, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 0,3 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 43,3 (i. V. 43,5) %.

B.37

Bilanzstruktur der Daimler AG

in Millionen €	31.12.2015	31.12.2014
Aktiva		
Anlagevermögen	**39.259**	43.772
Vorräte	**8.503**	7.846
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	**38.341**	29.985
Zahlungsmittel	**1.925**	3.399
Umlaufvermögen	**48.769**	41.230
Rechnungsabgrenzungsposten	**257**	256
	88.285	85.258
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	**3.070**	3.070
(Bedingtes Kapital 500 Mio. €)		
Kapitalrücklage	**11.480**	11.480
Gewinnrücklagen	**20.169**	19.891
Bilanzgewinn	**3.477**	2.621
Eigenkapital	**38.196**	37.062
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	**1.931**	1.391
Übrige Rückstellungen	**11.811**	10.470
Rückstellungen	**13.742**	11.861
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**5.098**	5.412
Übrige Verbindlichkeiten	**30.654**	30.379
Verbindlichkeiten	**35.752**	35.791
Rechnungsabgrenzungsposten	**595**	544
	88.285	85.258

Die **Rückstellungen** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2014 um 1,9 Mrd. € auf 13,7 Mrd. € gestiegen. Dies war im Wesentlichen auf die absatzbedingt gestiegene Garantierückstellung zurückzuführen. Zudem resultiert der Anstieg aus den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Hier hat sich der gesunkene Diskontierungszinssatz niedergeschlagen. Gegenläufig hat sich die außerordentliche Dotierung von 0,9 Mrd. € in das deutsche Pensionsvermögen reduzierend ausgewirkt. Weiterhin bestanden höhere Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich.

Die **Verbindlichkeiten** liegen mit 35,8 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

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 und Chancen sind im »Risiko- und Chancenbericht« dargestellt. S. 138 ff. Für die Daimler AG beurteilen wir die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen als hoch. Diese Risiken und Chancen treten insbesondere bei einer Änderung des Diskontierungszinssatzes ein. Aus den Beziehungen zu unseren Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen resultieren.

Prognosebericht

Aufgrund der Verflechtungen der Daimler AG mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern verweisen wir auf unsere Aussagen im Kapitel »Prognosebericht«, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln. Dies gilt ebenfalls für den Absatz und den Umsatz. S. 152 ff. Für das Jahr 2016 planen wir für die Daimler AG einen Jahresüberschuss deutlich über dem Niveau des Geschäftsjahres 2015. Infolge der erwarteten Gesetzesänderung hinsichtlich des Diskontierungszinssatzes für Altersversorgungsverpflichtungen gehen wir von einem geringeren Zinsaufwand aus. Der damit einhergehende Anstieg im Finanzergebnis wird teilweise kompensiert durch einen Rückgang im Beteiligungsergebnis.

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit bei Daimler

Unser Nachhaltigkeitsverständnis
Unter Nachhaltigkeit verstehen wir verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln für langfristigen ökonomischen Erfolg im Einklang mit Umwelt und Gesellschaft. Unsere Ziele erreichen wir, indem wir Nachhaltigkeit als festen Bestandteil unseres Handelns in der Organisation verankern und die Verantwortung hierfür als eine unabdingbare Geisteshaltung von allen Führungskräften und Mitarbeitern konzernweit fordern und diese fördern. Wir beziehen dabei unsere Geschäftspartner mit ein und führen den Dialog mit unseren Stakeholdern. Unsere Managementstrukturen, -prozesse und -systeme richten wir an diesem Verständnis aus. Unser gesamtes Handeln basiert auf Recht und Integrität. Als einer der weltweit führenden Automobilhersteller hat Daimler bei Nachhaltigkeit einen klaren Führungsanspruch.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie
Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und unsere selbst gesetzten Nachhaltigkeitsziele systematisch anzugehen, haben wir eine konzernweite Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Sie ist eingebettet in unsere Unternehmensstrategie, die auf den vier Grundwerten Begeisterung, Disziplin, Wertschätzung und Integrität fußt. Nur wenn wir in allen Geschäftsprozessen die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft berücksichtigen und ökonomische Zielsetzungen mit ökologischen und sozialen Anforderungen verbinden, können wir nachhaltig profitabel sein und die gesellschaftliche Akzeptanz unserer Unternehmenstätigkeit bewahren.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie hat sechs Handlungsschwerpunkte (»Verantwortungs-Dimensionen«), denen relevante Handlungsfelder zugeordnet sind. Diese haben wir mit Zielen und Zielindikatoren verbunden. Alle Ziele zusammen formen unser mittel- bis langfristiges »Nachhaltigkeitsprogramm«, an dem wir uns selbst messen, uns aber auch von außen messen lassen wollen. Darin sind die Handlungsfelder für die kommenden Jahre festgelegt. So wollen wir Schadstoffe und Emissionen weiter verringern, die Sicherheit unserer Fahrzeuge nochmals erhöhen, unsere Aktivitäten zum Schutz der Menschenrechte weiter vorantreiben und systematisieren, den Dialog mit unseren Lieferanten und Händlern ausbauen sowie unser gesellschaftliches Engagement weiter stärken.

Eine grundsätzliche Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit stellen die zehn Prinzipien des UN Global Compact dar, dem wir als Gründungs- und LEAD-Teilnehmer besonders verbunden sind. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und anderen internationalen Prinzipien auf.

- Wir bekennen uns zu rechtlichen ebenso wie zu ethischen Standards und müssen sicherstellen, dass diese Standards eingehalten werden – weltweit und auch von unseren Geschäftspartnern und Lieferanten.
- Straßenverkehr ist ein Mitverursacher von CO_2- und Schadstoffemissionen. Als Automobilhersteller setzen wir uns für nachhaltige Mobilitätslösungen ein und beweisen unsere Innovationskraft in den Bereichen Umwelt- und Ressourcenschutz sowie Sicherheit.
- Mit unseren betrieblichen Prozessen, vor allem in der Fahrzeugproduktion, sind Umweltauswirkungen verbunden, die wir durch ein konsequentes Umweltmanagement so gering wie möglich halten.
- Als Arbeitgeber tragen wir Verantwortung für faire und attraktive Arbeitsbedingungen von mehr als 284.000 Beschäftigten weltweit.
- Als »Unternehmensbürger« wollen wir über unsere Geschäftstätigkeit hinaus zum Gemeinwohl beitragen und dabei unsere besonderen Kompetenzen einbringen.

Konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement
Nachhaltigkeit ist bei uns thematisch und organisatorisch in die konzernweite Corporate Governance eingebettet. S. 180 ff. Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Corporate Sustainability Board (CSB). Die operative Arbeit leistet das Corporate Sustainability Office mit Vertretern aus den Fachbereichen und Geschäftsfeldern. Als Instrument zur Steuerung der wesentlichen Nachhaltigkeitsziele setzen wir seit dem Jahr 2011 eine Sustainability Scorecard ein. Sie signalisiert über eine Ampelsystematik Handlungsbedarf und Erfolge sowohl für quantitative Indikatoren als auch für qualitative Ziele. Mit direkter Einbindung der Konzernführung können so gezielt Maßnahmen ergriffen werden.

Umfassende Nachhaltigkeitsberichterstattung
Der neue Daimler-Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2015, der zur Daimler-Hauptversammlung Anfang April 2016 präsentiert wird, erscheint erstmals ausschließlich digital und kann jederzeit über die Daimler-Konzernwebsite abgerufen werden. Er liefert eine detaillierte und umfassende Nachhaltigkeitsbilanz des zurückliegenden Geschäftsjahres. Außerdem veröffentlichen wir die wichtigsten Daten und Fakten zur Nachhaltigkeit in einer Broschüre. daimler.com/nachhaltigkeit

Der neue Nachhaltigkeitsbericht orientiert sich an den Reporting-Anforderungen »4.0 – Comprehensive« der Global Reporting Initiative (GRI). In diesem Zusammenhang werden wesentliche Nachhaltigkeitsbelange des Unternehmens gezielt herausgearbeitet. Das betrifft vor allem aktuelle Themenschwerpunkte wie Maßnahmen zur weiteren Reduktion von Emissionswerten, unsere Haltung zur Einführung neuer Testzyklen in Europa sowie unser umfangreiches Engagement in der Flüchtlingshilfe. Wir legen außerdem unseren Schwerpunkt auf diejenigen Themen, die im Rahmen unserer regelmäßigen Wesentlichkeitsanalyse von unseren Stakeholdern und uns als besonders wichtig erachtet werden: Dies betrifft zum Beispiel unsere Aktivitäten zur Achtung der Menschenrechte, die weitere Reduktion des CO_2-Ausstoßes unserer Fahrzeuge sowie die Entwicklung von innovativen Fahrzeug- und Antriebstechnologien.

Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung als Erfolgsfaktor
Forschung und Entwicklung haben bei Daimler seit jeher einen zentralen 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.

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 2015 arbeiteten bei Daimler weltweit 23.300 (i. V. 21.700) Personen in Forschungs- und Entwicklungsbereichen. 15.500 (i. V. 14.000) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung tätig, 5.500 (i. V. 5.500) Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen, 1.100 (i. V. 1.000) dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.200 (i. V. 1.100) Daimler Buses. Rund 5.100 (i. V. 4.600) Forscher und Entwickler waren außerhalb Deutschlands beschäftigt.

Internationales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk
Unser globales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk umfasst 23 Standorte in elf Ländern. Die größten Standorte sind Sindelfingen und Stuttgart-Untertürkheim in Deutschland. Ein neuer Standort für ein hochmodernes Prüf- und Technologiezentrum entsteht derzeit in Immendingen. Dort startete im Oktober 2015 der erste Testbetrieb. Wir investieren an diesem Standort rund 200 Mio. € und werden rund 300 Arbeitsplätze schaffen. In Sunnyvale, Kalifornien, der Zentrale unserer Forschungseinrichtungen in Nordamerika, sind derzeit circa 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Weitere wichtige Standorte in Nordamerika sind Long Beach und Carlsbad, Kalifornien, Portland, Oregon, sowie Redford, Michigan. Die bedeutendsten Standorte in Asien sind Bangalore und Pune, Indien, das Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan, und unser Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking. Mit nahezu 2.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist Mercedes-Benz Research and Development India (MBRDI) mit Sitz in Bangalore das größte Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler außerhalb Deutschlands. Im November 2014 hat Daimler Greater China Ltd. ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum eröffnet und damit das bestehende R&D-Netzwerk in Peking erweitert. Das Herzstück dieses Forschungsstandortes und die Design-Drehscheibe des Unternehmens in Asien ist das Advanced Design Studio. Zum Jahresende 2015 waren für das Mercedes-Benz Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking rund 500 hoch qualifizierte Ingenieure und Designer tätig. Bereits im Jahr 2013 wurde das Produktentwicklungszentrum des chinesischen Van-Joint-Ventures »Fujian Benz Automotive Corporation« in Fuzhou eröffnet. Die Anlage ist das erste Produktentwicklungszentrum von Mercedes-Benz Vans außerhalb Deutschlands und verfügt unter anderem über eine Konstruktions- und Berechnungsabteilung, ein Testgelände, Versuchslabore sowie Komponenten- und Gesamtfahrzeugprüfstände.

Zusätzlich zu unseren internen Aktivitäten pflegen wir intensive Kontakte zu externen Forschungseinrichtungen. So arbeiten wir weltweit mit verschiedenen renommierten Forschungsinstituten zusammen und beteiligen uns an internationalen Austauschprogrammen für Nachwuchswissenschaftler.

Zielgerichtete Einbindung der Zulieferindustrie
Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, arbeiten wir auch intensiv mit den Forschungs- und Entwicklungsbereichen der Zulieferindustrie zusammen. Gerade mit Blick auf den rasanten technologischen Wandel in der Automobilindustrie und die Notwendigkeit, neue Technologien möglichst schnell zur Marktreife zu bringen, ist eine enge Verzahnung mit Zulieferfirmen unabdingbar. Dies gilt auch im Hinblick auf die fortschreitendende Digitalisierung der Prozesse über alle Stufen der Wertschöpfungskette hinweg. Darüber hinaus sind für uns leistungsfähige Partner aus der Zulieferindustrie unverzichtbar, wenn es um die Entwicklung und Bereitstellung neuer Konzepte für die Mobilität der Zukunft geht. 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.

Schutzrechte sichern die Technologie- und Innovationsführerschaft

Wir haben das Automobil erfunden – am 29. Januar 1886 meldete Carl Benz sein »Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb« zum Patent an. In den zurückliegenden 130 Jahren haben wir mit weit über 100.000 Patentanmeldungen das Automobil weiterentwickelt und Maßstäbe für den Weg zum emissionsfreien, unfallfreien und autonomen Fahren gesetzt. Auch im Jahr 2015 haben wir diese Tradition fortgesetzt und wie im Vorjahr insgesamt rund 2.000 neue Ideen zum Patent angemeldet. Sie sind für das Unternehmen vor allem aus zwei Gründen wichtig: Einerseits ermöglichen sie »Exklusivität« – mit dem Ziel einer ausschließlichen Nutzung in unseren Produkten. Andererseits sichern sie Daimler »Handlungsfreiheit« – mit dem Ziel, beschränkende Patente von Dritten zu vermeiden. Über die technischen Schutzrechte hinaus, die unsere Innovationen für die Mobilität der Zukunft nachhaltig sichern, wird die Einzigartigkeit der Produkterscheinung mit mehr als 9.000 (i. V. 6.400) eingetragenen Designs abgesichert. Der deutliche Anstieg ist einerseits vor allem auf die Erweiterung unseres Produktportfolios, andererseits aber auch auf eine Methodenänderung bei der Erfassung zurückzuführen. Mit einem Portfolio von weltweit mehr als 31.300 (i. V. 32.900) Markenschutzrechten sichern wir darüber hinaus die berühmte und wertvolle Marke Mercedes-Benz, den Stern sowie alle übrigen Produktmarken in jedem relevanten Markt ab. Der Rückgang beruht vor allem auf einer Portfoliobereinigung.

6,6 Mrd. € für Forschung und Entwicklung

Auch in den kommenden Jahren wollen wir die Mobilität mit richtungsweisenden Innovationen aktiv mitgestalten und damit einhergehend die Digitalisierung im gesamten Unternehmen vorantreiben. Deshalb haben wir die Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Jahr 2015 von dem bereits sehr hohen Niveau von 5,7 Mrd. € im Vorjahr ausgehend nochmals auf 6,6 Mrd. € erhöht. 1,8 (i. V. 1,1) Mrd. € davon wurden als Entwicklungskosten aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 27 (i. V. 20) %. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 1,2 (i. V. 1,2) Mrd. €. Auch gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit einer Quote von 4,4 (i. V. 4,4) % weiterhin auf einem hohen Niveau. Schwerpunkte waren neue Fahrzeugmodelle, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebe sowie neue Sicherheitstechnologien, das autonome Fahren und die digitale Vernetzung unserer Produkte.

Die wichtigsten Entwicklungsprojekte waren bei Mercedes-Benz Cars die neuen Modelle der E-Klasse, die neuen Geländewagen sowie die nächste Generation der Kompaktwagen. Außerdem investieren wir in unserem Pkw-Geschäft kontinuierlich in neue emissionsarme Motoren, alternative Antriebssysteme sowie in innovative Sicherheitstechnologien. Insgesamt waren die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars mit 4,7 (i. V. 4,0) Mrd. € nochmals deutlich höher als im Vorjahr. Daimler Trucks hat 1,3 (i. V. 1,2) Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investiert. Schwerpunkte waren hier neue Motoren im mittelschweren und schweren Bereich sowie Nachfolgegenerationen bestehender Produkte. Bei Mercedes-Benz Vans standen neben der laufenden Produkterneuerung Aufwendungen für die Nachfolgegeneration des Sprinter und für die Entwicklung eines neuen Midsize Pickups im Vordergrund. Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung neuer Abgasnormen und auf alternative Antriebssysteme konzentriert. ↗ B.38 ↗ B.39

B.38

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

B.39

Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Daimler-Konzern	6.564	5.680	+16
davon aktiviert	1.804	1.148	+57
Mercedes-Benz Cars	4.711	4.025	+17
davon aktiviert	1.612	1.035	+56
Daimler Trucks	1.293	1.188	+9
davon aktiviert	26	34	-24
Mercedes-Benz Vans	384	293	+31
davon aktiviert	153	68	+125
Daimler Buses	184	182	+1
davon aktiviert	13	11	+18

Innovation und Sicherheit

Innovationen für die Mobilität der Zukunft
Größtmöglicher Kundennutzen, höchste Sicherheitsstandards, maximale Umweltverträglichkeit und Effizienz – um diese Ziele zu verbinden, setzen wir auf innovative Konzepte und eine umweltgerechte Produktentwicklung. Das reicht von wegweisenden Fahrzeug- und Antriebstechnologien über intelligenten Leichtbau bis hin zu innovativen Komfortfunktionen und zu ausgefeilten Assistenzsystemen, die Unfälle vermeiden können. Auf dem Weg zum unfall- und emissionsfreien Fahren haben wir gerade in den zurückliegenden Jahren enorme Fortschritte erzielt. Wir haben eine größere Bandbreite elektrifizierter Fahrzeuge auf der Straße als jeder andere Automobilhersteller, und auch beim Thema Sicherheit setzen wir Maßstäbe. Insbesondere beim autonomen Fahren haben wir uns einen klaren Technologievorsprung erarbeitet, den wir weiter ausbauen wollen.

Daimler und Mercedes-Benz für Innovationskraft ausgezeichnet
Als Ergebnis einer umfassenden Studie des Center of Automotive Management (CAM) und der Unternehmensberatung Pricewaterhouse Coopers (PwC) wurden sowohl Daimler als auch Mercedes-Benz im April 2015 für ihre Innovationskraft ausgezeichnet. Mercedes-Benz ist demzufolge die innovativste Premium-Automobilmarke mit den meisten Weltneuheiten. Zudem erhält Mercedes-Benz den Sonderpreis »Innovationsstärkste Marke der letzten Dekade«. Außerdem konnte Daimler den Wettbewerb als »Innovationsstärkster Konzern« im Bereich »Alternative Antriebe« für sich entscheiden.

Mit 578 Einzelinnovationen und 183 Weltneuheiten konnte Mercedes-Benz die Konkurrenz auf die Plätze verweisen. Als herausragende Innovationen wurden dabei DISTRONIC PLUS mit Stop&Go Pilot, der sparsame Hybridantrieb in der S-Klasse und das MAGIC BODY CONTROL Fahrwerk eingestuft. Zu den hervorgehobenen Innovationen in der Kategorie »Innovationsstärkste Premiummarke« zählten unter anderem die Kurvenneigetechnik im S-Klasse Coupé, der 24-Pixel-LED Multibeam Scheinwerfer im CLS und das Gesamtkonzept des CLA Shooting Brake, der als Vorreiter in seinem Segment die Schönheit eines Coupés mit dem praktischen Nutzen eines Kombis verbindet. Für die Spitzenposition von Daimler im Bereich »Alternative Antriebe« waren die Plug-In-Hybride der S- und C-Klasse sowie die rein elektrisch angetriebene B-Klasse ausschlaggebend.

Unser »Weg zum emissionsfreien Fahren«
Unser Ziel ist es, Mobilität auch für kommende Generationen sicherzustellen. Deshalb wollen wir unseren Kunden Fahrzeuge und Dienstleistungen anbieten, die sicher, effizient und emissionsarm sind – über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg. Die zentralen Entwicklungsschwerpunkte für neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern haben wir in unserer Initiative »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« 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. Durch Elektrofahrzeuge mit Batterie oder Brennstoffzelle ermöglichen wir ein lokal emissionsfreies Fahren. ↗ B.40

Unseren Ansatz zum emissionsfreien Fahren verfolgen wir konsequent über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg. Dafür setzen wir an sämtlichen Stellhebeln an und heben Potenziale aus allen Entwicklungsbereichen, vom Leichtbau über die aerodynamische Optimierung und den Einsatz sauberer und effizienter Kraftstoffe bis hin zur Elektrifizierung und zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte. Außerdem betrachten wir das Thema Emissionen übergreifend und haben auch die Reduzierung weiterer Emissionen im Blick – etwa von Lärm.

B.40
Der Weg zur emissionsfreien Mobilität

Effiziente Pkw und Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren

Ein Großteil unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ist darauf ausgerichtet, unsere Pkw- und Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor noch effizienter zu machen. Maßgeblich dafür sind beispielsweise Motoren mit kleinem Hubraum und Turbolader, Leichtbau, aerodynamische Optimierungen, rollwiderstandsarme Reifen, ein bedarfsgerechtes Energiemanagement und eine Start-Stopp-Automatik. Insbesondere bei unseren neuen Geländewagen, die im Jahr 2015 an den Start gingen, wurde die Kraftstoffeffizienz deutlich erhöht. Überarbeitete oder neue Antriebe, eine überragende Aerodynamik und intelligenter Leichtbau haben dies möglich gemacht. So konnten beim neuen Geländewagen GLC die Verbrauchs- und CO_2-Werte im Vergleich zu den Vorgängermodellen bei gleicher Motorleistung und gestiegenen Fahrleistungen um bis zu 19 % reduziert werden. Der sparsamste Mercedes-Benz Pkw mit Verbrennungsmotor ist derzeit der A 180 d BlueEFFICIENCY Edition[1] mit einem Durchschnittsverbrauch von lediglich 3,5 l Diesel pro 100 km. Zusätzliche Potenziale zur Verringerung von Emissionen und Verbrauch erschließen wir durch eine maßgeschneiderte und intelligente Hybridisierung.

Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den Kraftstoffverbrauch mit den jüngsten Modellen und mit neuen Motoren weiter reduziert. Unsere Actros-, Arocs-, Antos- und Atego-Baureihen, der amerikanische Schwer-Lkw Freightliner Cascadia Evolution sowie der FUSO Super Great V zählen zu den saubersten und wirtschaftlichsten Fahrzeugen ihrer Klasse, und auch unsere neuen Busse überzeugen durch herausragende Verbrauchswerte. S. 113 f.

Weitere Plug-In-Hybride mit Stern

Nach dem S 500 e[2], der ersten zertifizierten Dreiliter-Luxuslimousine der Welt, die bereits seit Oktober 2014 im Markt ist, haben wir unsere Hybrid-Offensive im Jahr 2015 mit weiteren Modellen fortgesetzt.

Der Mercedes-Benz C 350 e[3] überzeugt als Limousine und als Kombi durch außergewöhnliche Dynamik und Effizienz und ermöglicht 31 Kilometer rein elektrisches und damit lokal emissionsfreies Fahren. Der Antrieb stellt eine Systemleistung von 205 kW (279 PS) und ein Systemdrehmoment von 600 Nm bereit. Damit erzielt der neue C 350 e[3] Fahrleistungen eines Sportwagens und verbraucht zertifiziert als Limousine und T-Modell je nach Ausstattung nur zwischen 2,4 und 2,1 l Kraftstoff auf 100 km. Das entspricht CO_2-Emissionen von lediglich 54-48 g/km. Die hohe Umweltverträglichkeit des Mercedes-Benz C 350 e[3] bestätigten jetzt auch die neutralen Prüfer des TÜV Süd: Der neue Plug-In-Hybrid erfüllt alle Kriterien einer konsequent umweltgerechten Produktentwicklung nach ISO-Richtlinie TR 14062. Die Auszeichnung basiert auf einer umfassenden Ökobilanz des Modells, bei der jedes umweltrelevante Detail dokumentiert wird.

Der neue GLE 500 e 4MATIC[4] ist der erste Geländewagen von Mercedes-Benz mit Plug-In-Hybridantrieb. Er verbindet die Leistung und den Komfort eines V8-Motors mit dem Verbrauch eines Drei-Liter-Autos und der Vielseitigkeit eines Premium-Geländewagens. Zu den Antriebskomponenten gehören ein direkteinspritzender BlueDIRECT-V6-Benzinmotor mit 245 kW (333 PS) und ein Hybridmodul mit einer elektrischen Leistung von 85 kW (116 PS). Neben beeindruckenden Beschleunigungen dank Boost-Funktion bietet der innovative Systemantrieb rein elektrisches Fahren bis zu 130 km/h, optimierte Rekuperation dank der intelligenten Betriebsstrategie und Komfortfunktionen wie die Vorklimatisierung des Innenraums sowohl im Sommer als auch im Winter.

Im Segment der kompakten Geländewagen bietet Mercedes-Benz mit dem GLC 350 e 4MATIC[5] ab Frühjahr 2016 einen Plug-In-Hybrid an, der agilen Allradfahrspaß mit geringsten Verbrauchs- und Emissionswerten kombiniert: Lediglich 64 bis 59 g CO_2/km emittiert das 235 km/h schnelle Mid Size SUV. Damit setzt es einen neuen Klassenbestwert.

Bis zum Jahr 2017 werden wir insgesamt zehn Plug-In-Hybrid-Pkw anbieten, bei denen der Akku auch über die externe Stromversorgung geladen werden kann. Parallel zur Mercedes-Benz Plug-In-Hybridoffensive werden wir in den kommenden Jahren weitere rein elektrische Fahrzeuge auf den Markt bringen. So wird bereits im Jahr 2016 der neue elektrische smart eingeführt – erstmals auch als Viersitzer. Außerdem wird derzeit ein Konzept für eine übergreifende Fahrzeugarchitektur für Elektrofahrzeuge mit 400 bis 500 km Reichweite entwickelt. Auf Basis des Mercedes-Benz GLC werden wir zudem ein innovatives Brennstoffzellen-Modell mit großer Reichweite und kurzen Betankungszeiten als Serienfahrzeug auf den Markt bringen. Darüber hinaus investiert Daimler weiterhin massiv in den Ausbau seiner Batteriekompetenz – ein klares Bekenntnis zur Elektromobilität und ein starkes Zeichen für ein ganzheitliches Nachhaltigkeitsverständnis.

1 A 180 d BlueEFFICIENCY Edition: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 3,9 / außerorts 3,2 / kombiniert 3,5; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 89; Stromverbrauch in kWh/100 km 13,5.
2 S 500 e: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,8; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 65; Stromverbrauch in kWh/100 km 13,5.
3 C 350 e: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,4-2,1; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 54 - 48; Stromverbrauch in kWh/100 km 11,3-11,0.
4 GLE 500 e 4MATIC: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 3,3; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 78; Stromverbrauch in kWh/100 km 16,0.
5 GLC 350 e 4MATIC: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,7-2,5; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 64-59; Stromverbrauch in kWh/100 km 15,2-13,9.

Sauber, leise und wirtschaftlich: neuer Gasantrieb für Stadtbusse
Mit dem neuen Stadtbus Citaro NGT bietet Mercedes-Benz eine attraktive Alternative zum Citaro mit Dieselmotor an. Der Citaro NGT (Natural Gas Technology) besticht durch seinen leisen Lauf und reduzierte CO_2-Emissionen – beides sind wesentliche Pluspunkte für den Verkehr in hoch belasteten Innenstädten. Praktiker überzeugt der Citaro NGT darüber hinaus durch sein niedriges Gewicht und entsprechend viele Fahrgastplätze, die kraftvolle Leistungsentfaltung des Motors, einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und lange Wartungsintervalle. Der neue Hightech-Erdgasmotor arbeitet extrem effizient. In Verbindung mit einer intelligenten Ansteuerung der Nebenaggregate resultiert daraus ein Einsparpotenzial des Citaro NGT gegenüber dem Vorgängermodell von 15 bis 20 %. In Verbindung mit dem optionalen Rekuperationsmodul sind sogar noch größere Einsparungen möglich. Mercedes-Benz bietet die neue Antriebsvariante sowohl als Solobus Citaro NGT als auch als Gelenkbus Citaro G NGT an. Der Citaro NGT kann sowohl mit Erdgas als auch mit Bio-Erdgas betrieben werden – dann fährt der Citaro NGT sogar annähernd CO_2-neutral.

Infrastruktur für die Brennstoffzelle
Mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens H2 MOBILITY Deutschland GmbH & Co. KG haben die Industrieunternehmen Air Liquide, Daimler, Linde, OMV, Shell und Total die Weichen für den stufenweisen Ausbau des bundesweiten Wasserstoff-Tankstellennetzes gestellt. Bis 2023 sollen in Deutschland rund 400 Stationen entstehen. Dazu sind Investitionen von insgesamt rund 400 Mio. € vorgesehen. Das Unternehmen mit Sitz in Berlin hat seine Geschäftstätigkeit aufgenommen und bereitet die erste Phase des gemeinsamen Aktionsplanes vor. Dieser sieht die zügige Installation von zunächst 100 Tankstellen in den nächsten Jahren vor. Der Erfolg des Brennstoffzellenantriebs mit Wasserstoff hängt sehr stark von einer entsprechenden Infrastruktur ab, die nun von H2 MOBILITY geschaffen wird. Daimler ist vom Potenzial des Brennstoffzellenantriebs mit Wasserstoff überzeugt. Insbesondere durch ihre große Reichweite und die kurze Betankungszeit bietet diese Antriebstechnologie speziell beim Einsatz auf längere Distanzen als Alternative zum Elektroantrieb mit Batterie große Vorteile. Einen Ausblick auf die Zukunft der Brennstoffzelle geben unsere Forschungsfahrzeuge F 015 Luxury in Motion und Vision Tokyo. Ausgerüstet mit dem innovativen F-CELL PLUG-IN HYBRID, einer Kombination aus Elektromotor und Brennstoffzelle, bieten diese Fahrzeuge einen emissionsfreien Aktionsradius von bis zu 1.100 km.

Einstieg in das Geschäft mit stationären Batteriespeichern
Mit seiner hundertprozentigen Tochter ACCUMOTIVE ist Daimler Mitte des Jahres 2015 in das Geschäft mit stationären Energiespeichern eingestiegen. Das von Daimler Business Innovation entwickelte Konzept beinhaltet sowohl die industrielle als auch die gewerbliche und private Nutzung. Für den Einsatz im privaten Bereich lassen sich bis zu acht Batteriemodule zu einem Energiespeicher mit 20 kWh kombinieren. In Haushalten, die über eine eigene Fotovoltaikanlage verfügen, lässt sich der überschüssige Solarstrom in stationären Energiespeichern nahezu verlustfrei zwischenspeichern. Die Markteinführung ist für Anfang 2016 geplant. Für die gewerbliche und industrielle Nutzung sind die Systeme beliebig skalierbar. Große stationäre Energiespeicher können zur Netzstabilisierung sowie zur Glättung von Verbrauchsspitzen eingesetzt werden. Der erste Lithium-Ionen-Speicher im industriellen Maßstab ist bereits am Netz und wird von den Partnerunternehmen The Mobility House AG und GETEC Energie AG betrieben.

Unter dem Motto »Elektromobilität zu Ende gedacht« wird ab Anfang des Jahres 2016 außerdem der derzeit größte 2nd-Use-Batteriespeicher der Welt von einem Joint Venture mit unserer Beteiligung im westfälischen Lünen betrieben und am deutschen Primärregelenergiemarkt vermarktet. Daimler, The Mobility House, GETEC und REMONDIS bilden mit dem Projekt die gesamte Batterie-Wertschöpfungs- und -Verwertungskette ab: von der Herstellung und Aufbereitung der Batteriesysteme bei der Daimler-Tochter ACCUMOTIVE und dem entsprechenden Elektro- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeug-Angebot der Daimler AG über die Installation und Vermarktung des stationären Batteriespeichers an den Energiemärkten durch The Mobility House und GETEC bis hin zum Recycling der Batteriesysteme am Ende ihres Lebenszyklus und zur Rückführung der wertvollen Rohstoffe in den Produktionskreislauf durch REMONDIS. Mit dem 2nd-Use Batteriespeicherprojekt belegen die vier Partner, dass der Lebenszyklus einer Plug-In- oder E-Fahrzeug-Batterie nicht nach dem Automobilbetrieb endet. Die Batteriesysteme sind auch danach noch einsatzfähig, denn die geringen Leistungsverluste spielen für die Anwendung im stationären Speicherbetrieb nur eine untergeordnete Rolle. Ein wirtschaftlicher Betrieb im stationären Bereich ist für schätzungsweise mindestens zehn weitere Jahre möglich. Das Verfahren steigert nachweislich die Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen und leistet auch einen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit der E-Mobilität.

Unser »Weg zum unfallfreien Fahren«
Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Bereits vor 75 Jahren begann mit dem Eintritt des Ingenieurs Béla Barényi in die damalige Daimler-Benz AG ein wichtiges Kapitel der Geschichte der Fahrzeugsicherheit. Mercedes-Benz hat seitdem die Sicherheitsentwicklung nachhaltig geprägt. Viele Innovationen des Unternehmens besonders auf dem Gebiet des Insassen- und Partnerschutzes haben unzählige Menschenleben gerettet. Unsere Vision vom unfallfreien Fahren treibt uns auch künftig an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten.

Bahnbrechende Fortschritte auf dem Weg zum autonomen und unfallfreien Fahren S. 4 ff.
Beim autonomen Fahren haben wir im Berichtsjahr auf dem Weg zur Serie beachtliche Fortschritte gemacht und damit unseren technologischen Vorsprung auf diesem Gebiet untermauert. Meilensteine waren die Forschungsfahrzeuge F 015 Luxury in Motion oder der Vision Tokyo bei den Pkw. Bei den Trucks haben wir sowohl in den USA als auch in Deutschland die Straßenzulassung für die Erprobung des Highway Pilot erhalten. Bereits im Mai startete der autonom fahrende Freightliner Inspiration Truck in den USA. Auf einer deutschen Autobahn hatte der erste teilautonom fahrende Serien-Lkw im Oktober Premiere. Dabei handelt es sich um einen Actros, der mit dem intelligenten System Highway Pilot ausgestattet ist.

Die Bausteine aus unseren Forschungs- und Versuchsfahrzeugen gehen schrittweise in die Serie. Teilautonomes Fahren ist deshalb in unseren Serienfahrzeugen schon heute Realität geworden. So werden die Kernelemente des autonomen Fahrzeugsystems des Freightliner Inspiration Truck bereits heute erfolgreich im Freightliner Cascadia Evolution eingesetzt, der zu tausenden das Bild im US-amerikanischen Güterverkehr prägt. Der DRIVE PILOT in vielen unserer Mercedes-Benz Fahrzeuge kann als Abstands-Pilot DISTRONIC nicht nur automatisch den korrekten Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen halten, sondern diesen auch im Geschwindigkeitsbereich bis 210 km/h folgen. Außerdem wird der Fahrer beim Lenken und beim Ausweichen unterstützt.

Mit der Markteinführung der neuen E-Klasse im Frühjahr werden beim Thema Sicherheit, Komfort und Stressentlastung durch neue Fahrassistenzsysteme, Car-to-X-Kommunikation und innovative Sicherheitstechnik abermals neue Maßstäbe gesetzt. Das neue Fahrassistenzpaket wird es beispielsweise ermöglichen, auf Autobahnen und Landstraßen teilautomatisiert zu fahren, in engen Parklücken mit einer Smartphone-App ein- und auszuparken, ohne dass jemand im Fahrzeug sitzt, sowie Gefahrensituationen in immer mehr Situationen durch autonomes Bremsen zu entschärfen. Erstmals wird mit dem Aktiven Spurwechsel-Assistent ein automatisierter Spurwechsel möglich – etwa beim Überholen. Car-to-X-Kommunikation warnt frühzeitig vor Gefahren, und moderne Funktechnik macht das Smartphone zum Fahrzeugschlüssel.

Außerdem ist die neue Mercedes-Benz E-Klasse das erste Serienfahrzeug weltweit, das die Testlizenz für autonomes Fahren im US-Bundesstaat Nevada erhalten hat. Erstmalig und pünktlich zur Leitmesse für Unterhaltungselektronik »CES« in Las Vegas sind im Januar 2016 drei serienmäßige E-Klassen dafür zugelassen worden. S. 30 ff.

UR:BAN – neue Assistenzsysteme für die Stadt
Kreuzender Verkehr, Radfahrer, querende Passanten, vielleicht aufs Smartphone fixiert, spielende Kinder – der Stadtverkehr fordert den Fahrer in einer Vielzahl von Situationen und birgt Unfallgefahren. Viel Spielraum für Assistenzsysteme, die den Fahrer unterstützen und die Fahrt im urbanen Raum sicherer und stressfreier machen.

Auf dem Weg dahin ist den Forschern der Daimler AG im Rahmen der Forschungsinitiative UR:BAN ein Durchbruch gelungen: Mit dem sogenannten »Szenen-Labeling« klassifiziert das kamerabasierte System völlig unbekannte Situationen automatisch und detektiert so alle für die Fahrerassistenz wichtigen Objekte – vom Radler über den Fußgänger bis zum Rollstuhlfahrer. Daimler-Forscher haben dem System gezielt tausende Bilder verschiedener deutscher Städte gezeigt, in denen sie manuell 25 verschiedene Objektklassen wie Fahrzeuge, Radfahrer, Fußgänger, Straßen, Gehsteige, Gebäude, Pfosten oder Bäume präzise »gelabelt« hatten. Anhand dieser Beispiele hat das System gelernt, völlig unbekannte Bilder automatisch korrekt zu klassifizieren und so alle für die Fahrerassistenz wichtigen Objekte auch bei starker Verdeckung und in großen Entfernungen zu detektieren. Möglich machen dies leistungsstarke Rechner, die ähnlich dem menschlichen Gehirn künstlich neuronal vernetzt sind, sogenannte Deep Neural Networks. Mit dem Szenen-Labeling wird die Kamera vom reinen Messsystem zu einem verstehenden System, so vielseitig wie das Zusammenspiel von Auge und Gehirn. Durch die in den zurückliegenden Jahren enorm gestiegene Rechnerleistung rückt der Tag näher, an dem Fahrzeuge ihre Umgebung so sehen wie der Mensch und auch komplexe Situationen in der Stadt richtig verstehen. Die Vision vom autonomen und unfallfreien Fahren wird dadurch mehr und mehr zur Realität.

Hochauflösende LED-Scheinwerfer
Neue Dimensionen in der Scheinwerfertechnik öffnet die künftige E-Klasse. Die weiterentwickelten MULTIBEAM LED Scheinwerfer arbeiten nun mit 84 statt bisher 24 einzeln angesteuerten Hochleistungs-LEDs. Dies verhilft den Scheinwerfern der neuen E-Klasse zu einer um den Faktor 3,5 höheren Auflösung des Lichtbilds. Andere Verkehrsteilnehmer können dadurch präziser vor Blendung geschützt werden, und auch Eigenblendungen werden wirksamer vermieden. Diese neue Dimension der Präzision in der Lichtverteilung ermöglicht auch nochmals eine höhere Nutzungsdauer des Teilfernlichts und bringt somit wieder ein Plus an Sicherheit. Außerdem profitiert der Fahrer von einer besseren Fahrbahnausleuchtung. Im Vergleich zu heutigen am Markt üblichen Systemen bieten die MULTIBEAM LED Scheinwerfer im Teilfernlicht eine bis zu 2,5fach größere Leuchtkraft. Durch die völlig frei konfigurierbare hochauflösende Lichtverteilung können sämtliche Funktionen des Intelligent Light Systems im Abblend- und Fernlichtbetrieb in der neuen E-Klasse erstmals rein digital dargestellt werden. Dynamisches Kurvenlicht ist damit als Weltneuheit erstmals rein elektronisch umgesetzt. Außerdem wird eine Vielzahl neuer, adaptiver Lichtfunktionen möglich, die zum Beispiel das Fahren bei Nacht oder bei schlechtem Wetter für den Fahrer, aber auch für die Partner im Straßenverkehr erneut sicherer machen.

Umweltschutz

Ganzheitlicher Ansatz im Umweltschutz

Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen des Daimler-Konzerns. Er steht dabei nicht losgelöst von anderen Zielen, sondern ist integraler Bestandteil der auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmensstrategie. Unsere Maßnahmen zur umweltgerechten Produktgestaltung berücksichtigen den vollständigen Produktlebenszyklus, vom Design über die Produktion und Produktnutzung bis hin zur Entsorgung und Wiederverwertung. Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energieleitlinien definiert Daimler seine Umwelt- und Energiepolitik und bekennt sich darin auch zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen ansetzt und die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Voraus beurteilt und in die unternehmerischen Entscheidungen einbezieht.

2,8 Mrd. € für den Umweltschutz

Auch im Jahr 2015 haben wir mit Nachdruck 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 Blick. Unsere Aufwendungen für den Umweltschutz lagen nahezu unverändert bei 2,8 Mrd. €.

B.41

CO_2-Emissionen im Durchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars in der EU

Umweltgerechte Produktentwicklung

Welche ökologischen Konsequenzen ein Fahrzeug verursacht, entscheidet sich weitgehend schon in den ersten Entwicklungsphasen. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, desto effizienter kann sie Umweltauswirkungen minimieren. Deshalb ist die stetige Verbesserung der Umweltverträglichkeit eine wichtige Anforderung in den Produktlastenheften. Unsere DfE-Experten sind als Querschnittsteam in alle Stufen der Fahrzeugentwicklung eingebunden. Zudem integrieren wir die Produktgestaltung systematisch in unsere Umwelt- und Qualitätsmanagementsysteme nach ISO 14001 und ISO 9001. Die hierfür relevante Norm ISO 14006 erfüllt Mercedes-Benz seit 2012 vollständig. Bereits seit 2005 besitzt Mercedes-Benz zudem als weltweit erster Fahrzeughersteller Zertifikate nach ISO TR 14062, der Norm für umweltorientierte Produktentwicklung.

CO_2-Ausstoß bei Pkw weiter gesenkt

Daimler arbeitet intensiv daran, den Verbrauch seiner Fahrzeuge zu senken und gleichzeitig die Leistung zu steigern – für mehr Fahrspaß und größere Sicherheitsreserven. Mit einem Flottendurchschnitt von 123 (i. V. 129) g/km haben wir den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß der in der Europäischen Union verkauften Pkw auch im Jahr 2015 erneut deutlich gesenkt. Unser Ziel, die CO_2-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union bis zum Jahr 2016 auf 125 g/km zu senken, wurde damit schon vorzeitig erreicht. Sowohl die weitere Optimierung unserer BlueEFFICIENCY-Maßnahmen als auch unsere effizienten Hybridantriebe sowie die besonders sparsamen neuen Modelle haben das ermöglicht. Seit 2011 konnten wir den CO_2-Ausstoß um rund 18 % reduzieren, innerhalb von zwei Fahrzeuggenerationen sogar um 40 %. Mehr als 68 Mercedes-Benz Modelle emittieren weniger als 120 g CO_2/km, und über 108 Modelle tragen das Energieeffizienzlabel A+ oder A. ↗ B.41

Mit innovativen Technologien zur lokal emissionsfreien Mobilität und vor allem auch mit neuen Hybridmodellen wollen wir die Verbrauchs- und CO_2-Werte künftig weiter reduzieren. Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert und schneller als die Wettbewerber neue Abgasstandards vorzeitig erfüllt. So haben wir bei Mercedes-Benz bereits im Jahr 2009 als einer der ersten Hersteller mit der Einführung der EURO-6-Technologie begonnen, die erst seit September 2015 verpflichtend ist. Mit der BLUETEC-Technologie und dem Einsatz von SCR als nachhaltiger Abgasnachbehandlungstechnologie in Bezug auf Emissionen bei Dieselfahrzeugen sind wir weltweit führend. Die damit ausgestatteten Pkw erfüllen heute schon die strengsten Abgasnormen. Zudem entwickeln wir die Abgasnachbehandlung kontinuierlich weiter. Die nächste Generation moderner Dieselmotoren steht kurz vor ihrer Markteinführung und wird auch als Vorreiter die nächste Stufe der Gesetzgebung in Europa vorzeitig erfüllen.

Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge
Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den Kraftstoffverbrauch, den CO_2-Ausstoß und die Schadstoffemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. Als erster Hersteller hatte Daimler schon frühzeitig sein komplettes europäisches Produktportfolio auf die seit Januar 2014 gültige Euro-VI-Norm umgestellt. Mit der neuesten Generation des Heavy-Duty-Motors Mercedes-Benz OM 471 erzielt Mercedes-Benz weitere Effizienzfortschritte. Der Kraftstoffverbrauch konnte im Vergleich zum Vorgängermodell nochmals um bis zu 3 % gesenkt werden; gleichzeitig sorgt der neue Motor für mehr Drehmoment und Fahrdynamik. Eine Actros-Fernverkehrs-Sattelzugmaschine spart damit bei einer Laufleistung von 130.000 km jährlich rund 1.100 Liter Kraftstoff pro Jahr – das sind rund 3 Tonnen weniger CO_2-Emissionen. Der neue Motor kommt in den Schwer-Lkw-Modellen Actros, Antos und Arocs zum Einsatz und macht diese Fahrzeuge mit zu den effizientesten ihrer Klasse. In den zurückliegenden vier Jahren konnte der Kraftstoffverbrauch unseres Schwer-Lkw Actros insbesondere durch die Einführung des neuen Modells nach Abgasstufe Euro VI, den vorausschauenden Tempomaten Predictive Power Train Control (PPC) und die neue Motorengeneration um insgesamt 13 % verringert werden – und das bei höherer Leistung und geringem Schadstoffausstoß. Üblich sind hingegen in der Nutzfahrzeugbranche langfristige Fortschritte von 1,0 bis 1,5 % jährlich.

Hervorragende Möglichkeiten zur Reduzierung von Verbrauch und Emissionen bietet der Gasmotor. Daimler Trucks hat deshalb seine Euro-VI-Motorenfamilie um den neuen umweltfreundlichen Gasmotor M 936 G ergänzt. Die CO_2-Emissionen des Motors liegen bis zu 20 % unter denen eines Dieselmotors und können bei Verwendung von Biogas noch weiter gesenkt werden.

Auch in Nordamerika setzen wir mit unseren Lkw Maßstäbe beim Kraftstoffverbrauch. Dort startete im Mai 2015 die Produktion des neuen Western Star 5700 XE. Die Sattelzugmaschine zeichnet sich durch eine ausgefeilte Aerodynamik aus und ist mit dem neuen hocheffizienten Antriebsstrang unserer Marke Detroit ausgestattet. Der Lkw verbraucht fast 15 % weniger Kraftstoff als ein Vergleichsfahrzeug.

Auch im Busbereich sind wir bei der Einführung neuester Abgastechnologien wegweisend: Alle Baureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra waren schon frühzeitig mit Euro-VI-Technik verfügbar. Eine weitere Verbrauchsreduzierung unserer ohnedies schon sparsamen Omnibusse wird auch hier durch den Einsatz der neuen Generation des Motors OM 471 realisiert. S. 35

Insbesondere bei Nutzfahrzeugen für den Verteilerverkehr kann der Dieselverbrauch auch durch den Einsatz der Hybridtechnik deutlich reduziert werden. So verbraucht der FUSO Canter Eco Hybrid je nach Einsatzprofil bis zu 23 % weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Diesel-Lkw, und der Freightliner M2e Hybrid benötigt im Vergleich zum herkömmlichen, dieselbetriebenen M2 106 sogar bis zu 30 % weniger Kraftstoff. Kein anderer Nutzfahrzeughersteller kann mehr Erfahrung mit alternativen Antrieben und Elektromobilität aufweisen – vom Transporter über den Lkw bis hin zum Bus.

Zum Jahresende 2015 haben wir einen Kundenversuch mit acht FUSO Canter E-Cell in Portugal abgeschlossen. Der Canter Diesel-Lkw bewältigte eine Strecke von 100 km je nach Aufbau und Beladung mit circa 14 l Diesel, während der FUSO Canter E-Cell für dieselbe Strecke rund 48 kWh Strom benötigte. Auf Basis der aktuellen Kosten für Diesel und Strom in Portugal ergab sich für den Canter E-CELL im Vergleich zum Diesel-Lkw ein Betriebskostenvorteil von mehr als 60 %.

In Europa wollen wir den Verbrauch unserer Lkw-Flotte im Zeitraum von 2005 bis 2020 um durchschnittlich 20 % reduzieren. Wir sind zuversichtlich, dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, und haben mit der Einführung der neuen Generation des Schwer-Lkw-Motors OM 471 in 2015 einen weiteren Schritt in diese Richtung getan.

Integrierter Ansatz verringert CO_2-Ausstoß im Lkw-Fernverkehr
Der Kraftstoffverbrauch und damit die CO_2-Emissionen moderner Lastwagenkombinationen lassen sich mit am Markt verfügbaren Mitteln um einen zweistelligen Prozentsatz senken. Das ergab ein Praxisversuch, dessen Ergebnis Daimler Trucks im Oktober 2015 in Berlin vorgestellt hat. Diesem Feldversuch unter dem Projektnamen »Efficiency Run« kommt bei der Umsetzung von CO_2-Zielen für den Straßengüterverkehr große Bedeutung zu. Denn der Efficiency Run hat gezeigt, dass der Kraftstoffverbrauch und damit auch der CO_2-Ausstoß deutlich stärker – und auch kostengünstiger – reduziert werden können, wenn nicht nur der Motor optimiert wird, sondern das Fahrzeug insgesamt. Über die Zugmaschine hinausgehend betrachtet man bei diesem integrierten Ansatz auch den Auflieger, die Reifen und den Kraftstoff. Aber auch der Fahrbetrieb, die Infrastruktur oder das Thema Flottenerneuerung spielen als Stellhebel im integrierten Ansatz eine Rolle. Dass der integrierte Ansatz in der Praxis funktioniert, hat der Efficiency Run nun unter Beweis gestellt.

Die Testreihe hat Daimler Trucks zusammen mit führenden deutschen Logistikunternehmen durchgeführt. Dabei fuhr man unter realistischen Bedingungen auf typischen Routen typische Transporte mit typischen Beladungen. Die unabhängige Prüforganisation DEKRA begleitete die Versuche im Detail. Sie definierte die Versuchsbedingungen, nahm die Messungen vor und wertete die Ergebnisse aus. Eines der Kernresultate: Die beiden für den Efficiency Run optimierten Mercedes-Benz Actros Standard-Sattelzüge verbrauchten jeweils 12 bis 14 % weniger Kraftstoff als ein Standard-Sattelzug der beteiligten Speditionen. Der Efficiency Run untersuchte auch das Potenzial des Lang-Lkw – auch hier mit eindeutigem Ergebnis: Der Lang-Lkw erzielte im Test einen Verbrauchsvorteil von rund 17 % gegenüber dem eingesetzten Standard-Sattelzug im volumenbasierten Transport.

Innovativer SuperTruck
Auch in den USA arbeiten wir kontinuierlich daran, die Effizienz im Gütertransport weiter zu steigern. Im März stellte Daimler Trucks North America auf der Mid America Trucking Show 2015 die Konzeptstudie SuperTruck vor. Dank zukunftsweisender Technologien hat das SuperTruck-Programm von Daimler Trucks North America (DTNA) eine Verbesserung der Transporteffizienz von 115 % (gemessen in Tonnenmeilen pro Gallone) erzielt. Damit wurde das Programmziel des US-amerikanischen Energieministeriums, eine Verbesserung von 50 %, deutlich übertroffen. Als einer von vier Lkw-Herstellern hat Daimler Trucks North America (DTNA) alle Erwartungen übertroffen und das beste Ergebnis aller teilnehmenden Hersteller erzielt. Als Anerkennung für diese Top-Leistung hat Daimler den »Distinguished Achievement Award« des US-amerikanischen Energieministeriums erhalten. Einige Lösungen, die in Verbindung mit dem SuperTruck-Programm entwickelt wurden, sind bereits serienmäßig in Produkten von Freightliner und Detroit auf der Straße. Durch die Kombination bewährter und zukunftsweisender Technologien konnte DTNA mit diesem Projekt belegen, welche Lösungen technisch möglich sind. Eine der wichtigsten Initiativen war die optimale Abstimmung von Zugmaschine und Auflieger. Diese wurden von DTNA erstmals als einheitliches System und nicht als getrennte Einheiten entwickelt. Energieeffiziente, rollwiderstandsarme Einzelbereifung und eine ausgefeilte Aerodynamik des Aufliegers trugen ebenfalls einen großen Teil zur Erhöhung der Effizienz bei.

Gesetzeskonforme Ermittlung von Emissionswerten
Im Zuge der Berichterstattung über Manipulationen eines Wettbewerbers bei der Erfüllung von Emissionsvorschriften wurden auch die Emissions- und Verbrauchsangaben anderer Hersteller in Zweifel gezogen. Daimler weist den Vorwurf der Manipulation zurück. Insbesondere ein sogenanntes »Defeat Device«, also eine Funktion, die die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung unzulässig einschränkt, kam nie und kommt bei Daimler nicht zum Einsatz. Das gilt für alle Diesel- und Otto-Motoren. Wir halten uns bei unseren Motoren an alle Gesetze und rechtlichen Vorgaben. Auch bei der Ermittlung der CO_2-Werte unserer Fahrzeuge schließen wir Unregelmäßigkeiten aus. Wir machen im Weiteren darauf aufmerksam, dass verschiedene Umweltbehörden in Europa und in den USA Anfragen zu Testergebnissen an uns gestellt haben. Einige Anfragen konnten bereits ohne Feststellungen beendet werden, andere Diskussionen halten noch an.

Wir unterstützen aktiv die Arbeiten auf europäischer und deutscher Ebene an der Einführung neuer Testverfahren, bei denen Emissionen während des realen Fahrbetriebs (Real Driving Emissions – RDE) gemessen werden.

Die Herstellerangaben zum Kraftstoffverbrauch beruhen auf dem gesetzlich vorgeschriebenen NEFZ-Testzyklus, der im Labor durchgeführt wird. Da die Bedingungen im realen Fahrbetrieb in der Regel nicht denen im Labor entsprechen, können auch die Verbrauchswerte von den Normwerten abweichen. Daimler befürwortet mit Nachdruck die Einführung des WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Dieser soll den NEFZ ablösen mit dem Ziel, dass Norm- und Realverbrauch näher beieinander liegen.

CO_2-Klimaanlagen ab 2017 in Serie
In Europa wird Mercedes-Benz ab 2017 für die S- und E-Klasse als weltweit erste Serien-Pkw CO_2-Klimaanlagen anbieten und damit die Anforderungen der EU zum Klimaschutz übertreffen. Dank ihrer besonders schnell verfügbaren und hohen Kälteleistung sorgen CO_2-Klimaanlagen selbst bei sehr heißen Außentemperaturen in kurzer Zeit für ein angenehmes Wohlfühlklima im Fahrzeuginnenraum. Kombiniert mit ihrer hohen Umweltverträglichkeit macht sie das zur nachhaltigen Premiumlösung unter den Klimasystemen.

Der Einsatz von CO_2 als Kältemittel erfordert die Neuentwicklung wesentlicher Komponenten. CO_2-Klimaanlagen arbeiten mit einem Druck von über 100 bar und damit einem rund zehnfach höheren Druck als bisherige Systeme. Daher müssen alle Komponenten sowie Leitungen und Dichtungen neu entwickelt werden. Standards dazu hat Mercedes-Benz gemeinsam mit allen deutschen Automobilherstellern und zahlreichen Zulieferern im Normenausschuss Automobil des Verbands der Automobilindustrie (VDA) erstellt. Die öffentlich zugänglichen DIN-Spezifikationen bieten auch anderen Unternehmen die Chance, kurzfristig ihrerseits Entwicklungsaktivitäten zu starten. Mercedes-Benz hat hier die Vorreiterrolle übernommen und als erster Automobilhersteller nicht nur Entwicklungs-, sondern auch Produktionsaufträge für CO_2-Klimaanlagen und deren Komponenten erteilt.

Das von Mercedes-Benz angestrebte hohe Qualitätsniveau für CO_2-Klimaanlagen kann trotz des außergewöhnlich engen Zeitrahmens für die Entwicklung für die Top-Modelle realisiert werden. Ein flottenweiter Einsatz ist bis zum Stichtag der neuen EU-Richtlinie am 1. Januar 2017 allerdings nicht darstellbar. Um auch bei allen weiteren Baureihen die EU-Vorgaben fristgerecht zu erfüllen, haben wir sichere Lösungen für den Einsatz des synthetischen Kältemittels R1234yf entwickelt. Dieses Kältemittel weist aber bekanntlich ein anderes Entflammungspotenzial auf als das bislang in der Industrie eingesetzte R134a. Um unseren Kunden auch künftig ein gewohnt hohes Sicherheitsniveau zu bieten, haben wir ein umfassendes Paket an fahrzeugspezifischen Maßnahmen umgesetzt, die bei Modellen mit dem Kältemittel R1234yf für Sicherheit auf Mercedes-Benz Niveau sorgen und bedarfsgerecht zum Einsatz kommen. Dazu gehört zum Beispiel auch eine speziell entwickelte Schutzeinrichtung, die je nach Fahrzeugkonfiguration verwendet wird. Im Fall eines schweren Frontalaufpralls sorgt das inzwischen zum Patent angemeldete System dafür, dass das entstehende Kältemittel-Luft-Gemisch im Motorraum von den heißen Motorteilen separiert wird und diese zudem sehr wirksam gekühlt werden. Ermöglicht wird dies durch einen Gasgenerator, der Argonschutzgas gezielt an den entsprechenden Heißstellen freisetzt. So kann einer Entflammung entgegengewirkt werden.

Damit wird dem berechtigten Sicherheitsbedürfnis der Kunden und dem hohen Sicherheitsanspruch von Mercedes-Benz auch in Zukunft Rechnung getragen. Darüber hinaus leistet das Unternehmen so einen weiteren Beitrag zum Klimaschutz.

Weitreichende Verwertbarkeit von Altfahrzeugen
Um die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge zu erhöhen, verringern wir die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Schon bei der Entwicklung achten wir deshalb auf eine recyclinggerechte Konstruktion. Alle Mercedes-Benz Modelle sind zu 85 % stofflich recyclingfähig und zu insgesamt 95 % verwertbar – damit hatten wir die seit dem Jahr 2015 geltende EU-Richtlinie bereits vorzeitig erfüllt.

Bewährte Bausteine unseres Recyclingkonzeptes sind auch der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchtteile, die Aufbereitung sogenannter Tauschteile sowie das Werkstattentsorgungssystem MeRSy Recycling Management.

Vermeidung von Abfällen
In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten sind besser als entsorgen. Das Wiederaufbereiten und Wiederverwenden von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist deshalb in unseren Werken seit Jahren selbstverständlich. Um Abfälle von vornherein zu vermeiden, setzen wir auf innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung. Der Abfall, den wir nicht vermeiden können, wird weitgehend wiederverwertet. So liegt die Recyclingquote der Abfälle aus unseren Werken im Durchschnitt bei über 91 %. In einzelnen Werken wird der Abfall mittlerweile fast zu 100 % der Wiederverwertung zugeführt, sodass Deponieabfall nahezu vollständig vermieden wird.

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 beziehungsweise EMAS zertifiziert sind.

Umfangreiche Maßnahmen zum Umweltschutz in der Produktion
Mithilfe umweltschonender Produktionsverfahren ist es uns gelungen, den Energieverbrauch und die CO_2-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösemittelemissionen, Lärmbelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren zu begrenzen. So stieg der Energieverbrauch im Zeitraum von 2011 bis 2015 deutlich unterproportional zum Produktionszuwachs nur um 4,5 % auf 10,9 Mio. Megawattstunden; die CO_2-Emissionen gingen im selben Zeitraum um 6,1 % auf 3,2 Mio t zurück. Mit den laufenden Energieeinsparprojekten konnten wir dem produktionsbedingten Energiemehrverbrauch und dem Anstieg der CO_2-Emissionen im Jahr 2015 entgegenwirken. Im Vergleich zum Vorjahr verringerten sich der Energieverbrauch pro hergestelltes Fahrzeug (Pkw) um 5,5 % und die CO_2-Emissionen um 5,7 %. Mit ressourcenschonenden Techniken, wie zum Beispiel Kreislaufsystemen, ist der Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2011 und 2015 deutlich unterproportional zum Produktionswachstum nur um knapp 1,1 % gestiegen. Bezogen auf die produzierten Fahrzeuge konnten wir den Wasserverbrauch im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % reduzieren.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personalstand leicht gestiegen
Zum 31. Dezember 2015 waren im Daimler-Konzern insgesamt 284.015 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Aufgrund der hohen Nachfrage nach unseren Produkten ist die Belegschaft gegenüber Ende 2014 um 1 % gestiegen. Zu Beginn des Jahres 2015 hatten wir mit einem geringfügig wachsenden Personalstand gerechnet. In Deutschland erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten auf 170.454 (i. V. 168.909) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, und auch in den USA gab es einen Anstieg auf 24.607 (i. V. 22.833). 11.669 (i. V. 12.313) Beschäftigte waren Ende 2015 in Brasilien und 11.002 (i. V. 11.400) in Japan tätig. ↗ B.42 Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China lag am Jahresende bei 3.155 (i. V. 2.664). In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahres 151.183 (i. V. 151.524) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Der Personalstand hat sich im Jahr 2015 in nahezu allen Geschäftsfeldern erhöht. Zuwächse gab es vor allem bei Daimler Financial Services, Daimler Buses und Mercedes-Benz Vans. ↗ B.43 Im Rahmen der Customer Dedication Initiative sind in den Jahren 2014 und 2015 die vorher unter »Vertrieb Fahrzeuge« zusammengefassten Mitarbeiterzahlen den Fahrzeuggeschäftsfeldern zugeordnet worden. Seit dem Jahresende 2015 gilt dies auch für die konzerneigenen inländischen Niederlassungen und das weltweite Logistikzentrum Germersheim, deren Belegschaft nun bei Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses berichtet wird. Die Vergleichszahlen für 2014 wurden angepasst.

B.42
Mitarbeiter am 31.12.2015
nach Regionen

Deutschland	60,0 %
Europa, ohne Deutschland	13,3 %
USA	8,7 %
Brasilien	4,1 %
Japan	3,9 %
Sonstige	10,0 %

B.43
Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

	2015	2014	15/14
Beschäftigte (31.12.)			Veränd. in %
Daimler-Konzern	**284.015**	279.972	+1
Mercedes-Benz Cars	**136.941**	135.553	+1
Daimler Trucks	**86.391**	87.628	-1
Mercedes-Benz Vans	**22.639**	21.598	+5
Daimler Buses	**18.147**	17.473	+4
Daimler Financial Services	**9.975**	8.878	+12
Sonstige	**9.922**	8.842	+12

Weltweit haben wir interne Dienstleistungen, wie beispielsweise Finanzprozesse, HR- sowie IT- und Entwicklungsaufgaben, Vertriebsfunktionen und bestimmte Standortdienstleistungen, in sogenannten Shared Service Centern gebündelt. Ein Teil dieser Shared Service Center wird aufgrund des fehlenden Einflusses auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nicht konsolidiert; in diesen Gesellschaften waren Ende 2015 mehr als 6.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Ebenfalls nicht in der Gesamtbelegschaft des Konzerns enthalten sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Unternehmen, die wir gemeinsam mit chinesischen Partnern betreiben; am 31. Dezember 2015 waren das rund 19.000 Beschäftigte.

Betriebszugehörigkeit
Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten lag im Berichtsjahr auf Vorjahresniveau und erreichte 16,0 Jahre (i. V. 16,1 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2015 im Durchschnitt seit 19,4 (i. V. 19,4) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 19,9 (i. V. 19,8) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 10,9 (i. V. 11,0) Jahren.

Attraktive Vergütung
Wir arbeiten permanent daran, unsere hohe Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu festigen – im Unternehmen wie auch am externen Markt. Unsere Beschäftigten erhalten eine marktgerechte Vergütung sowie marktkonforme Zusatzleistungen, wie beispielsweise eine betriebliche Altersversorgung. Wir beteiligen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft. Die Daimler AG wird an ihre anspruchsberechtigten Beschäftigten im April 2016 für das Geschäftsjahr 2015 einen Betrag von bis zu 5.650 € ausbezahlen – die bis dato höchste Summe. Für das Geschäftsjahr 2014 hatten wir im April 2015 eine Ergebnisbeteiligung von 4.350 € ausbezahlt.

Hohes Mitarbeiter-Commitment
In regelmäßigen Mitarbeiterbefragungen ermitteln wir, wie zufrieden unsere Beschäftigten sind und wie stark sie sich mit dem Unternehmen identifizieren. Das Feedback hilft uns, unsere Organisation und unsere Führungskultur weiterzuentwickeln. Im Benchmark-Vergleich liegt unser Mitarbeiter-Commitment klar über dem weltweiten Durchschnitt. Nach der Mitarbeiterbefragung 2014 wurden die Ergebnisse ausgewertet, Handlungspotenziale ermittelt und nachhaltige Verbesserungsmaßnahmen für das Unternehmen und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter umgesetzt. Im Jahr 2016 wird die nächste konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt.

Mobiles Arbeiten
Moderne und flexible Arbeitszeiten werden zunehmend von Beschäftigten gefordert. Daimler hat hierzu im Jahr 2015 eine gemeinsame Initiative von Unternehmensleitung, Gesamtbetriebsrat, IG Metall und dem Fraunhofer-Institut gestartet. In einem breit angelegten Beteiligungsprozess von Beschäftigten und Führungskräften mit Befragungen und Dialogrunden wurden Erfahrungen, Regelungsbedarfe und Grenzen für mobiles Arbeiten aufgenommen. Ziel ist es, diese Erkenntnisse in einer neuen Gesamtbetriebsvereinbarung zusammenzufassen und damit die Attraktivität von Daimler als Arbeitgeber weiter zu steigern.

Zukunftssicherung Daimler verlängert
Im Sommer 2015 wurde die vorzeitige Verlängerung der Gesamtbetriebsvereinbarung »Zukunftssicherung Daimler« vereinbart. Sie beinhaltet Maßnahmen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und Flexibilität. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler AG in Deutschland schließt sie betriebsbedingte Kündigungen bis zum 31.12.2020 aus. Grundlage für die neue Vereinbarung waren die lokalen Zukunftsbilder, die in den Werken der Daimler AG abgeschlossen wurden. Sie umfassen auch Investitionszusagen. Auf dieser Basis können wir Marktchancen nutzen, Nachfrageschwankungen abfedern und auch auf punktuelle Erhöhungen des Personalbedarfs reagieren.

Diversity-Management
Mit dem Statement »Unterschiedlichkeit fordern. Verbindungen schaffen. Zukunftsfähigkeit gestalten.« unterstreichen wir bei Daimler die Bedeutung von Diversity-Management als strategischem Erfolgsfaktor. Durch die unterschiedlichen Talente und Kompetenzen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schaffen wir die Voraussetzungen, als global agierendes Unternehmen der Vielfalt unserer Kunden, Lieferanten und Investoren zu begegnen.

Frauenanteil gestiegen
Die gezielte Förderung von Frauen unterstützen wir unter anderem mit speziellen Mentoring-Programmen, auf Frauen abgestimmten Seminaren sowie Netzwerken für Frauen. Darüber hinaus unterstützen wir Frauen und Männer bei der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben mit einer Vielzahl von Betriebsvereinbarungen, flexiblen Arbeitszeitmodellen sowie Angeboten wie Kinderbetreuung und Sabbatical.

Dabei orientieren wir uns nicht nur an dem neuen Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen. Bereits 2006 hat sich Daimler verpflichtet, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen im Konzern bis zum Jahr 2020 auf 20 % zu erhöhen. Diese Quote ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2015 bei 15,4 % (i. V. 14,1 %). Als technisch orientiertes Unternehmen haben wir bei der Zielvorgabe branchenspezifische Gegebenheiten sowie den aktuellen Frauenanteil in der Belegschaft berücksichtigt. Im Daimler-Konzern stieg der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft weltweit auf 17,3 % (i. V. 16,8 %). In der Daimler AG betrug der Anteil der Frauen zum Ende des Berichtsjahres 15,2 % (i. V. 14,9 %).

Altersdurchschnitt leicht gestiegen
Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2015 weltweit bei 42,5 (i. V. 42,4) Jahren. In Deutschland waren unsere Mitarbeiter durchschnittlich 44,0 (i. V. 43,8) Jahre alt. In der Stammbelegschaft der Daimler AG liegt der Anteil der Mitarbeiter, die 50 Jahre oder älter sind, derzeit bei rund 37 %. Dieser Anteil wird auf Basis heutiger Annahmen in den nächsten acht Jahren auf etwa 50 % anwachsen.

Grundpositionen zum Generationenmanagement vereinbart
Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat haben im Herbst 2015 gemeinsame Grundpositionen zum Generationenmanagement unterzeichnet. Sie bilden den übergreifenden Rahmen, wie sich Daimler vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ausrichten will. Wesentliche Inhalte sind Gesundheit, Arbeitsgestaltung, Führung sowie das Lernen und die Personalentwicklung. Dabei geht es um Maßnahmen, die zum einen zum Erhalt der Leistungsfähigkeit und Gesundheit der Jüngeren und Älteren beitragen. Zum anderen soll die Zusammenarbeit zwischen allen Altersgruppen gezielt gefördert werden. Beispiele sind umfassende Gesundheitsprogramme und Maßnahmen zur ergonomischen Gestaltung von Arbeitsplätzen.

Das Daimler-Senior-Experts-Programm setzt auf den vorübergehenden Einsatz von erfahrenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Ruhestand. Seit Programmstart waren und sind mittlerweile rund 300 Senior Experts vorwiegend in den Bereichen Produktion, Entwicklung und IT im Einsatz. Mehr als 600 interessierte ehemalige Daimler-Mitarbeiter haben ihre Kompetenzen und ihren Erfahrungsschatz in einem Senior-Experts-Profil hinterlegt.

Nachwuchssicherung
Daimler geht bei seiner Nachwuchssicherung ganzheitlich vor. Unsere Initiative Genius vermittelt seit fünf Jahren bereits Kindern und Jugendlichen wertvolle Einblicke in Zukunftstechnologien und Berufsbilder in der Automobilindustrie. S. 118 Zudem können sich Schulabgänger an unseren Standorten für eine technische oder kaufmännische Berufsausbildung oder für ein Studium an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg bewerben. Nach dem Studium bieten der Direkteinstieg oder unser internationales Trainee-Programm CAReer attraktive Möglichkeiten, in unserem Unternehmen durchzustarten.

Ende 2015 beschäftigten wir weltweit 8.307 Auszubildende (i. V. 8.346); in Deutschland haben im Berichtsjahr 1.871 (i. V. 1.990) junge Menschen eine Ausbildung bei uns aufgenommen. Dabei richten wir die Ausbildungs- und Übernahmezahlen konsequent am Bedarf und an der künftigen Entwicklung des Unternehmens aus. Die Übernahmequote lag in Deutschland im Jahr 2015 bei 84 % (i. V. 89 %).

Mitarbeiterqualifizierung
Unsere Beschäftigten erhalten während ihres gesamten Berufslebens Qualifizierungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Für die betriebliche Qualifizierung kommen dabei unterschiedliche Maßnahmen in Betracht, wie beispielsweise arbeitsplatznahes Lernen, Seminare, Workshops, der Besuch von Fachtagungen oder das Lernen mit neuen Medien. Allein in Deutschland haben wir im Berichtsjahr 126 (i. V. 121) Mio. € in die Qualifizierung unserer Beschäftigten investiert; jeder Mitarbeiter wurde im Schnitt vier (i. V. vier) Tage im Jahr qualifiziert.

Angebote zum lebenslangen Lernen, wie zum Beispiel die berufsbegleitenden Studienförderprogramme Daimler Academic Programs, investieren in die Qualifikation unserer Beschäftigten und tragen damit zur Leistungs- und Innovationsfähigkeit der Belegschaft während des gesamten Berufslebens bei.

Flüchtlingshilfe
Daimler sieht sich in der gesellschaftlichen Verantwortung, bei Hilfen für Flüchtlinge einen Beitrag zu leisten. Zur Unterstützung bei der beruflichen Integration in den deutschen Arbeitsmarkt werden in den nächsten Jahren sogenannte Brückenpraktika für mehrere Hundert Flüchtlinge angeboten. Nach erfolgreicher Pilotierung mit 40 Brückenpraktikanten wird das Angebot auf 300 weitere Plätze innerhalb des ersten Halbjahres 2016 ausgeweitet. Die 14-wöchigen Praktika werden in enger Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit und den lokalen Jobcentern durchgeführt; diese nehmen auch die Auswahl der Flüchtlinge mit hoher Bleibechance vor. Das Brückenpraktikum beinhaltet Deutschunterricht und Produktionseinsätze im täglichen Wechsel. Darüber hinaus werden in den nächsten Jahren an den deutschen Standorten 50 zusätzliche Ausbildungsplätze für Flüchtlinge angeboten. Für weitere Hilfsaktionen S. 119.

Gesellschaftliche Verantwortung

Verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln
Unsere globale Präsenz bietet uns die Chance, weltweit an unseren Standorten das gesellschaftliche Umfeld mitzugestalten und den Dialog zwischen den Kulturen zu fördern. In vielen gemeinwohlorientierten Projekten tragen wir gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dazu bei, gesellschaftliche Herausforderungen zu meistern.

Inhaltlich konzentrieren wir uns dabei zum einen auf Handlungsfelder, die sich aus unserer Rolle als »guter Nachbar« ergeben. Zum anderen engagieren wir uns für Projekte, in die wir unser spezifisches Wissen und unsere Kernkompetenzen als Automobilhersteller einbringen können. Im Vordergrund stehen dabei die folgenden Themenfelder: Wissenschaftsförderung, Bildung, Verkehrssicherheit, Naturschutz, Kunst und Kultur, Gemeinwesen und karitatives Engagement, Mitarbeiterengagement sowie Dialog und Verständigung. ↗ B.44

Im Jahr 2015 haben wir rund 60 Mio. € in Spenden an gemeinnützige Institutionen und das Sponsoring von gesellschaftlichen Projekten investiert. Nicht enthalten sind hierbei Stiftungsaktivitäten sowie Corporate-Volunteering-Einsätze und von uns selbst initiierte Projekte.

Wie im Vorjahr haben wir im Jahr 2015 die politischen Parteien in Deutschland mit insgesamt 320.000 € gefördert. Davon erhielten unverändert CDU und SPD je 100.000 € sowie FDP, CSU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN je 40.000 €.

Wissenschaftsförderung
Ohne eine zielgerichtete weltweite Förderung von Wissenschaft, Forschung und Technik ist eine nachhaltige Entwicklung nicht zu verwirklichen. Der internationale Wissensaustausch und die Innovationsförderung sind hierbei wichtige Treiber. Wir unterstützen daher weltweit Universitäten, Forschungseinrichtungen und interdisziplinäre Wissenschaftsprojekte. Diese Aktivitäten haben wir in Stiftungen gebündelt.

Die Daimler und Benz Stiftung, die mit einem Stiftungsvermögen von 125 Mio. € ausgestattet ist, fördert die wissenschaftliche Vertiefung von Forschungsideen in den Bereichen Umweltschutz und Techniksicherheit. Des Weiteren unterstützt sie eine Denkfabrik zum Thema Mobilität, die Auswirkungen und gesellschaftlich relevante Aspekte des autonomen Fahrens erforschen soll. daimler-benz-stiftung.de

»Elektrifizierte Nutzfahrzeugantriebe« – so lautet der Arbeitstitel einer Professur, die an der Fakultät Fahrzeugtechnik der Hochschule Esslingen eingerichtet wurde. Unterstützt wird die Stiftungsprofessur vom Daimler-Fonds im Stifterverband. Mit der Stiftungsprofessur soll das Zukunftsthema elektrifizierte Antriebe für Nutzfahrzeuge weiter gefördert werden.
stifterverband.org

B.44
Spenden und Sponsoring im Jahr 2015

Charity/Gemeinwesen	71 %
Kunst und Kultur	5 %
Bildung	14 %
Wissenschaft/Technologie/Umwelt	10 %

Bildung
Mehr Menschen Bildung zu ermöglichen ist für uns eine der nachhaltigsten Investitionen im Sinne der Gesellschaft wie auch unseres Unternehmens. Mit Bildungsprojekten in aller Welt stärken wir die Begeisterung für Wissenschaft und Technik, aber auch die Fähigkeit, über den Tellerrand des Arbeitslebens hinauszuschauen und mit offenen Augen durch die Welt zu gehen. Zugleich fördern wir mit unseren Projekten auch die Chancengleichheit.

»Genius – die junge WissensCommunity von Daimler« hat im Jahr 2015 ihr fünfjähriges Bestehen gefeiert. Die Bildungsinitiative hat das Ziel, Schülerinnen und Schüler für Technik und Naturwissenschaften zu begeistern und dem sinkenden Interesse Jugendlicher an technischen Themen langfristig entgegenzuwirken. Angesprochen werden vor allem Mädchen, die in den technischen Disziplinen noch immer unterrepräsentiert sind. Zudem entwickelt ein Expertenteam technisches und praktisches Unterrichtsmaterial rund um Fahrzeugtechnologien.
genius-community.com

Verkehrssicherheit
Auf unserem »Weg zum unfallfreien Fahren« geht es uns nicht nur darum, Fahrer mit geeigneten Systemen zu entlasten, sie zu schützen und in gefährlichen Situationen zu unterstützen. Vielmehr wollen wir Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer schaffen. Dieses Ziel verfolgen wir zum Beispiel mit Verkehrserziehungsprojekten für Schüler und Sicherheitstrainings für Erwachsene.

Bereits im Jahr 2001 hat Daimler die Initiative MobileKids ins Leben gerufen. Mit einem einheitlichen Konzept, abgestimmt auf nationale Gegebenheiten, wurden schon mehr als 1,2 Mio. Kinder weltweit spielerisch auf Gefahren im Straßenverkehr vorbereitet. Darüber hinaus werden Eltern und pädagogische Einrichtungen für die Notwendigkeit der Gefahrenprävention sensibilisiert sowie durch umfangreiche Informationen und Lernmaterialien unterstützt. mobilekids.net

Naturschutz
Es liegt mit in unserer Verantwortung, die Vielfalt natürlicher Lebensräume auch für künftige Generationen zu bewahren. Seit vielen Jahren unterstützen wir deshalb Projekte und Initiativen von Umweltorganisationen in aller Welt und tragen dazu bei, dass unsere Erde auch morgen noch ein lebenswerter Planet ist.

Daimler unterstützt den Naturschutzbund NABU Baden-Württemberg bei der Renaturierung von Mooren. Ziel des Projekts »Moore mit Stern« ist es, geschädigte Moore wiederherzustellen. Moore bedecken derzeit nur 3 % der Erdoberfläche, speichern jedoch fast ein Drittel des erdgebundenen Kohlenstoffs. Sie wandeln CO_2 aus der Atmosphäre in langlebigen Torf um und sind dadurch die besten natürlichen Kohlenstoffspeicher.

Kunst und Kultur
Ein reiches kulturelles Leben und eine lebendige Kunstszene sind Nährboden für Kreativität und Innovation. Kunst und Kultur zu fördern hat für uns daher einen hohen Stellenwert.

Bereits im Jahr 1977 legte das Unternehmen den Grundstein für seine mittlerweile rund 2.600 Werke umfassende Daimler Art Collection. Im Jahr 2015 präsentierte die Daimler Art Collection in zwei Ausstellungen in Berlin Neuerwerbungen chinesischer Kunst. Die Werke chinesischer Künstlerinnen und Künstler gaben einen Einblick in ein faszinierendes Land mit jahrtausendealter Tradition.

Der Fokus unseres Engagements liegt jedoch nicht nur auf Bildender Kunst. Im Rahmen seiner Musikförderung unterstützt Daimler den Deutschen Musikrat, den größten Kulturverband Deutschlands, durch die Förderung des Bundesjugendorchesters. Und auch internationale Events profitieren von unserem Engagement: Das Musikfestival »Moscow meets Friends« in Russland und die gemeinsame Vergabe des »Emerging Artist Award« durch Daimler Financial Services und der renommierten Cranbrook Academy in den USA sind nur zwei Beispiele dafür.

Gemeinwesen und karitatives Engagement
Vor dem Hintergrund der aktuellen Flüchtlingssituation hat Daimler vielfältige Hilfsaktionen gestartet, um Flüchtlingen schnell und unbürokratisch zu helfen, und damit ein Zeichen für Respekt und Toleranz gesetzt.

Schon seit Langem engagiert sich Daimler in der Flüchtlingshilfe. Seit 2013 haben wir in Zusammenarbeit mit »Luftfahrt ohne Grenzen e. V.« bereits drei Konvois mit Hilfsgütern für syrische Flüchtlingslager in die Türkei und zwei Hilfsflüge in den Nordirak geschickt. Der Stadt Stuttgart stellen wir für drei Jahre jeweils 100.000 € für einen Welcome-Fonds zur Verfügung. Mit weiteren 100.000 € unterstützen wir Projekte für Flüchtlinge der Bürgerstiftung Sindelfingen. 1 Mio. € haben wir für die Flüchtlingshilfe des Vereins »Bild hilft e. V. – Ein Herz für Kinder« gespendet. Daneben finanzieren wir Deutschkurse für Flüchtlinge, bieten Lebensmittelspenden aus den Daimler-Kantinen an und stellen Hilfsorganisationen eine »Helferflotte« aus Mercedes-Benz Fahrzeugen zur Verfügung.

Darüber hinaus setzen wir uns auch für die soziale Integration der Flüchtlinge ein und unterstützen Hilfsaktionen unserer Mitarbeiter. So haben unsere Beschäftigten über 300.000 € für die Flüchtlingshilfe gespendet. Das Unternehmen verdoppelte diese Summe, sodass insgesamt 601.332 € an die Flüchtlingsnothilfe des Deutschen Roten Kreuzes gingen. Die Spendenaktion war von der Unternehmensleitung und dem Gesamtbetriebsrat in Deutschland ausgerufen worden.

Um Flüchtlingen unbürokratisch einen Weg in den Arbeitsmarkt zu ebnen, startete Daimler im November 2015 ein sogenanntes Brückenpraktikum. Für weitere Informationen hierzu S. 117.

Mitarbeiterengagement
Das von Daimler unterstützte Engagement seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Gesellschaft und Gemeinwohl zeigt sich außer bei der Flüchtlingshilfe auch in unzähligen weiteren Initiativen. Diese sind Ausdruck des Verantwortungsbewusstseins der Beschäftigten und ihres Willens, auch jenen Chancen zu eröffnen, die eher am Rand der Gesellschaft stehen.

Im Rahmen der Initiative ProCent spenden Daimler-Beschäftigte den Centbetrag ihres Nettoeinkommens freiwillig für gemeinnützige Projekte. Jeder Spendencent wird vom Unternehmen verdoppelt. Dabei kamen im Jahr 2015 rund 1 Mio. € zusammen.

Die bislang größte Einzelförderung ging mit 57.000 € an das Projekt »Ein Zaun für mehr Freiheit« in Südafrika. Mithilfe von ProCent wurde ein im Bau befindliches Waisenhaus in Kapstadt zum Schutz der Kinder und Jugendlichen mit einer Umzäunung gegen Übergriffe gesichert. Das Waisenhaus soll rund 120 Kindern das Aufwachsen in familienähnlichen Wohngemeinschaften sowie medizinische Versorgung und Ausbildung bieten.

Dialog und Verständigung
Als global tätiger Konzern unterstützen wir Projekte und Einrichtungen, die den interkulturellen Dialog fördern, um so ein wechselseitiges Verständnis und friedliches Miteinander der Kulturen voranzubringen. Außerdem fördern wir Initiativen zur Stärkung der Demokratie.

Wirksame Notfallhilfe für die Bevölkerung Jerusalems soll das »Ost-Jerusalemer Emergency-Response-Netzwerk« ermöglichen, das die Jerusalem Foundation mit unserer Hilfe aufbaut. Ziel der Jerusalem Foundation ist es, die Lebensqualität der Einwohner zu verbessern, Barrieren zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen zu überwinden und eine für alle gerechte Gesellschaft zu schaffen.

Weiterführende Details zu den Förderprojekten und gesellschaftlichen Aktivitäten des Konzerns finden Sie im Daimler-Nachhaltigkeitsbericht und auf unseren Internetseiten unter dem Stichwort Nachhaltigkeit. daimler.com/nachhaltigkeit

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Nach Auffassung des Vorstands ist die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Geschäftsberichts durchweg sehr zufriedenstellend. Wir haben unsere Strategie in den zurückliegenden Jahren mit Nachdruck und großer Zielstrebigkeit umgesetzt. Das hat uns schon im Jahr 2014 auf einen stabilen und profitablen Wachstumspfad geführt, auf dem wir im Jahr 2015 weiter vorangekommen sind. Umsatz, Absatz und Ergebnis konnten wir jeweils deutlich steigern – und das, obwohl wir in einigen Märkten mit schwierigen Rahmenbedingungen konfrontiert waren. Mit neuen Produkten und maßgeschneiderten Dienstleistungen haben wir aber vielfach besser als unsere Wettbewerber abgeschnitten und dadurch Marktanteile hinzugewonnen. Gleichzeitig haben wir unsere Führungsposition in wichtigen Technologien mit richtungsweisenden Innovationen untermauert und die Digitaliserung des Unternehmens auf allen Ebenen und in allen Geschäftsfeldern konsequent vorangetrieben.

Auszeichnungen für unsere Innovationskraft, für unsere Attraktivität als Arbeitgeber sowie für die neuen Produkte und Dienstleistungen sind Indikatoren für das positive Momentum, in dem wir uns befinden. Die Attraktivität unserer Kernmarke Mercedes-Benz konnte nicht nur durch neue und besonders attraktive Produkte sondern auch durch die herausragende Qualität unserer Fahrzeuge weltweit deutlich gesteigert werden. Dies erlaubt es uns, neue Märkte sowie neue und jüngere Kundengruppen anzusprechen. Hierzu nutzen wir auch digitale Formen des Kundenkontakts und neue Vertriebsformate, beispielsweise über die neue Submarke Mercedes me.

Insgesamt haben wir den Absatz um 12 % auf rund 2,9 Mio. Pkw und Nutzfahrzeuge gesteigert. Dank zahlreicher neuer und erfolgreicher Produkte erzielten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans neue Absatzrekorde, und auch bei Daimler Trucks war ein leichter Zuwachs zu verzeichnen, obwohl die Marktsituation in den beiden Kernmärkten Brasilien und Indonesien außergewöhnlich schwierig war. Nur Daimler Buses hat das Vorjahresniveau aufgrund der Marktschwäche in Lateinamerika nicht ganz erreicht. Von der positiven Entwicklung des Automobilgeschäfts getragen, ist das Geschäftsfeld Daimler Financial Services im Berichtsjahr ebenfalls deutlich gewachsen. Der Umsatz des Konzerns legte folglich ebenfalls deutlich zu – um 15 % auf 149,5 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Zuwachs bei 9 %.

Auch bei der Profitabilität unserer Geschäfte haben wir im Berichtsjahr signifikante Fortschritte gemacht: Das operative Ergebnis (EBIT) aus dem laufenden Geschäft lag mit 13,8 Mrd. € um 36 % über dem Vorjahresniveau (10,1 Mrd. €). Vor allem die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks haben dazu beigetragen, aber auch Mercedes Benz Vans und Daimler Financial Services konnten das EBIT deutlich steigern. Bei Mercedes-Benz Cars hat die Umsatzrendite aus dem laufenden Geschäft erstmalig die Zielrendite von 10 % erreicht, und bei Daimler Financial Services lag die Eigenkapitalrendite mit 18,3 % erneut über dem Zielwert (17 %). Einen Grundstein für diese positive Entwicklung haben wir mit den Effizienzprogrammen gelegt, die in den zurückliegenden Jahren in allen Geschäftsfeldern umgesetzt wurden: Bis zum Ende des Jahres 2014 haben wir durch eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen und durch zusätzliche Geschäftsaktivitäten zusammengenommen Ergebnisbeiträge von rund 4 Mrd. € realisiert. Die volle Wirkung dieser Programme hat sich erstmalig im Jahr 2015 niedergeschlagen. Über diese kurzfristig wirksamen Maßnahmen hinausgehend führen wir in allen Geschäftsfeldern grundlegende Initiativen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch.

Mit der günstigen Ergebnisentwicklung einhergehend haben wir das eingesetzte Kapital erneut sehr gut verzinst. Der Return on Net Assets lag bei 21,6 (i. V. 18,8) %; damit haben wir unseren Mindestverzinsungsanpruch für das eingesetzte Kapital (8 %) erneut sehr deutlich übertroffen. Dies zeigt sich auch im Value Added, der sehr deutlich auf 5,7 (i. V. 4,4) Mrd. € gestiegen ist.

Aufgrund des weiterhin hohen Ergebnisniveaus sind unsere finanzwirtschaftlichen Kennziffern nach wie vor sehr solide. So erhöhte sich die Eigenkapitalquote im Konzern auf 23,6 (i. V. 22,1) % und im Industriegeschäft auf 44,2 (i. V. 40,8) %. Unsere Nettoliquidität des Industriegeschäfts ist auf 18,6 (i. V. 17,0) Mrd. € gestiegen, obwohl wir eine außerordentliche Dotierung der Pensionsvermögen in Deutschland und den USA in Höhe von 1,2 Mrd. € durchgeführt und 0,7 Mrd. € für den Kauf des digitalen Kartengeschäfts HERE eingesetzt haben. Auch der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft – die von uns verwendete Messgröße für die Finanzkraft – war bereinigt um Sondereffekte mit 5,9 (i. V. 5,2) Mrd. € nochmals höher als im Vorjahr und übertrifft die für das Jahr 2015 vorgeschlagene Dividendenausschüttung deutlich.

An der günstigen Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr wollen wir unsere Aktionäre in angemessener Form beteiligen. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 6. April 2016 deshalb vorschlagen, die Dividende auf 3,25 (i. V. 2,45) € pro Aktie zu erhöhen. Mit dieser Entscheidung drücken wir zugleich unsere Zuversicht über den weiteren Geschäftsverlauf aus. Die Ausschüttungssumme steigt damit auf 3,5 (i. V. 2,6) Mrd. € – dies ist mit deutlichem Abstand die höchste Ausschüttung in der Unternehmensgeschichte.

Die insgesamt sehr positive Geschäftsentwicklung stärkt unsere finanzielle Basis auf breiter Front und verbessert damit auch unsere Fähigkeit, umfangreiche Beträge für die Zukunftsvorsorge einzusetzen und aus eigenen Mitteln zu finanzieren. So haben wir im Berichtsjahr insgesamt mehr als 13 Mrd. € in Sachanlagen und Beteiligungsgesellschaften sowie in Forschung und Entwicklung investiert – in neue Produkte, in neue Technologien, in die Digitalisierung sowie in die Erweiterung unseres globalen Produktionsnetzwerks. Und für die kommenden Jahre sind sogar noch deutlich höhere Aufwendungen vorgesehen.

Die hohen Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen der zurückliegenden Jahre machen sich bereits bezahlt. Dies zeigt nicht nur die aktuelle Geschäftsentwicklung, sondern auch die Tatsache, dass wir in Schlüsseltechnologien, die für die Zukunft der individuellen Mobilität von entscheidender Bedeutung sind, eine Vorreiterrolle einnehmen. Dies gilt für die Antriebstechnologie, die Verkehrssicherheit, die digitale Vernetzung und insbesondere auch für das autonome Fahren. Meilensteine waren die Forschungsfahrzeuge F 015 Luxury in Motion oder der Vision Tokyo bei den Pkw. Bei den Trucks haben wir sowohl in den USA als auch in Deutschland die Straßenzulassung für die Erprobung des Highway Piloten erhalten. S. 10 f. Die Bausteine aus unseren Forschungs- und Versuchsfahrzeugen gehen schrittweise in Serie. Teilautonomes Fahren ist deshalb sowohl bei unseren Pkw als auch bei den Trucks schon heute Realität geworden. Mit der neuen E-Klasse, die ab Frühjahr angeboten wird, werden wir noch einen Schritt weiter gehen.

Auch bei der Verbrauchseffizienz, der Sicherheit und der Konnektivität unserer Fahrzeuge haben wir unsere Technologieführerschaft im Berichtsjahr erneut unter Beweis gestellt. Mit innovativen Antrieben und besonders sparsamen Modellvarianten konnten wir den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr auf nunmehr 123 g/km verringern. Damit haben wir das für 2016 anvisierte Ziel von 125 g/km schon vorzeitig errreicht. Hierzu haben unsere besonders sparsamen neuen Modelle und auch schon unsere ersten vier Plug-In-Hybride beigetragen. S. 12 f.

Ein wichtiger Baustein unserer Wachstumsstrategie ist die konsequente Digitalisierung unserer Produkte und Prozesse – in allen Geschäftsfeldern, über alle Stufen der Wertschöpfung hinweg und mit Fokus auf den Kunden. Durch die intelligente Vernetzung der gesamten Wertschöpfungskette sind wir in der Lage, die Entwicklungsprozesse zu verkürzen, Produktionsabläufe flexibler und das Marketing und die Vertriebswege direkter zu gestalten. Um den digitalen Wandel im Unternehmen voranzutreiben, bedarf es neuer Handlungs- und Denkmuster. Unser Ziel ist es, die Schnelligkeit und Risikokultur der digitalen Industrie mit der Perfektion und Innovationskraft unseres Unternehmens zu verbinden.

Mit unserer Wachstumsstrategie, unseren Digitalisierungsoffensiven und den umfangreichen Investitionen in die Zukunft des Unternehmens sind wir für die anstehenden Herausforderungen hervorragend aufgestellt. Wir befinden uns auf einem stabilen Wachstumspfad, den wir konsequent weiterverfolgen. Deshalb schauen wir mit großer Zuversicht auf die kommenden Jahre und setzen weiterhin auf profitables Wachstum.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2015

Im Februar 2016 hat die Daimler AG bekannt gegeben, Fahrzeuge wegen defekter Airbag-Modelle des Herstellers Takata vorsorglich zurückzurufen. Der daraus resultierende Aufwand von 0,3 Mrd. € ist im vorliegenden Konzernabschluss enthalten.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2015 sind darüber hinaus keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten Wochen des Jahres 2016 bestätigt die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen.

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.

Grundsätze der Vergütung des Vorstands

Zielsetzung
Zielsetzung des Vergütungssystems für den Vorstand ist, die Vorstandsmitglieder gemäß ihrem Tätigkeits- und Verantwortungsbereich sowie im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben angemessen zu vergüten. Die adäquate Zusammensetzung von erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten ist darauf ausgerichtet, einen Anreiz für den nachhaltigen Unternehmenserfolg zu setzen. Der fixe Vergütungsbestandteil wird als Grundvergütung ausgezahlt, die variablen Vergütungsbestandteile sollen die gemeinsame und persönliche Leistung der Vorstandsmitglieder sowie den nachhaltigen Unternehmenserfolg deutlich und unmittelbar berücksichtigen. Gerade mit der Ausrichtung auf den nachhaltigen Unternehmenserfolg werden die Interessen aller Stakeholder, insbesondere die der Aktionäre als Eigentümer des Unternehmens und die der Mitarbeiter, in Einklang gebracht.

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. Im horizontalen Vergleich 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, sowie
- die Zielgesamtvergütung, bestehend aus einem Grundgehalt, einem Jahresbonus und einer langfristig orientierten variablen Vergütung unter Berücksichtigung auch von Altersversorgungsansprüchen und Nebenleistungen.

Der vertikale Vergleich fokussiert unternehmensintern auf die Relation der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Gesamtbelegschaft der Daimler AG in Deutschland, und dies auch in der zeitlichen Entwicklung. Den oberen Führungskreis hat der Aufsichtsrat zu diesem Zweck abgegrenzt.

Insbesondere um den Vergleich mit den marktüblichen Vergütungssystemen zu erleichtern, nehmen Präsidialausschuss und Aufsichtsrat unabhängige externe Beratung in Anspruch. Soweit sich als Ergebnis dieser Beratung Änderungsbedarf für das Vergütungssystem für den Vorstand ergibt, legt der Präsidialausschuss dem gesamten Aufsichtsrat entsprechende Änderungsvorschläge zur Beschlussfassung vor.

Auf Basis des verabschiedeten Vergütungssystems entscheidet der Aufsichtsrat zu Beginn eines jeden Jahres über die Grund- und Zielvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder und legt für das anstehende Geschäftsjahr die für den Jahresbonus relevanten Erfolgsparameter fest. Ergänzend werden für jedes Vorstandsmitglied individuelle Ziele für den persönlichen Verantwortungsbereich erarbeitet, die nach Abschluss des Geschäftsjahres zusätzlich in die Festlegung des Jahresbonus durch den Aufsichtsrat einfließen.

Für den langfristig orientierten variablen Vergütungsbestandteil, den sogenannten Performance Phantom Share Plan (PPSP), bestimmt der Aufsichtsrat für das anstehende Geschäftsjahr einen Zuteilungswert in Form eines absoluten Euro-Betrages sowie die Erfolgsziele.

Somit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres die individuellen Grund- und Zielvergütungen sowie die dafür relevanten Erfolgsparameter fest.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres wird die Zielerreichung gemessen; sodann wird die tatsachliche Vergütung durch den Präsidialausschuss ermittelt und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2015
Die fixe Grundvergütung und der Jahresbonus tragen weiterhin jeweils rund 29 % zur Zielvergütung bei, während der variable Vergütungsbestandteil mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) rund 42 % der Zielvergütung entspricht. Die Grundvergütung wurde im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um durchschnittlich 3 % erhöht. ↗ **B.45**

Beim PPSP wurde für die Pläne ab 2015 eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter Umsatzrendite festgelegt, falls der strategische Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) nicht erreicht wird.

Der Jahresbonus wird weiterhin nur zu 50 % im März des folgenden Geschäftsjahres ausbezahlt. Die zweiten 50 % kommen ein Jahr später unter Anwendung einer Bonus-/Malusregelung zur Auszahlung (sogenanntes Deferral), und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Dow Jones STOXX Auto Index) S. 63 f., den die Daimler AG als Maßstab für die relative Entwicklung der Aktie heranzieht. Sowohl die Anwendung der Bonus-/Malusregelung auf den verzögert ausgezahlten Anteil des Jahresbonus als auch die variable Vergütung aus dem PPSP 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.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder weist nach der im Jahr 2013 in den Deutschen Corporate Governance Kodex aufgenommenen Empfehlung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen auf. Mit Wirkung zum 1. Januar 2014 haben die Vorstandsmitglieder der Aufnahme solcher Höchstgrenzen in ihre laufenden Dienstverträge zugestimmt.

Die betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung für Vorstandsmitglieder wurde für das Geschäftsjahr 2015 wieder auf das jeweils 1,9-Fache, für den Vorstandsvorsitzenden auf das 1,5-Fache der Zielvergütung festgelegt. Die Zielvergütung setzt sich zusammen aus der Grundvergütung, dem Zieljahresbonus und dem Zuteilungswert des PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen. Unter Einbeziehung der Nebenleistungen und der Versorgungszusagen aus dem jeweiligen Geschäftsjahr erhöht sich die betragsmäßige Höchstgrenze der Vergütung insgesamt um diese Beträge. Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des im relevanten Geschäftsjahr begebenen PPSP, das heißt für das Jahr 2015 mit der Auszahlung des PPSP im Jahr 2019. ↗ **B.46**

Die einzelnen Bestandteile des Vergütungssystems stellen sich wie folgt dar:

Die **Grundvergütung** ist eine fixe, auf das Gesamtjahr bezogene Vergütung, die sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert und in zwölf Monatsraten ausbezahlt wird. ↗ **B.47**

B.45

Vergütungsstruktur

Die Zielvergütung setzt sich aus erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten zusammen.

B.46

Betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung[1] 2015

Vorstandsvorsitzender	1,5-Faches der Zielvergütung[1]
Ordentliche Vorstandsmitglieder	1,9-Faches der Zielvergütung[1]

Grundvergütung 2015
+ Zielbonus = 100 % der Grundvergütung 2015
+ Zuteilungswert PPSP 2015

Zielvergütung[1] 2015

Grundvergütung 2015
+ Jahresbonus 2015
(50 %-Anteil Auszahlung 2016 + 50 %-Anteil Auszahlung 2017)
+ Auszahlungsbetrag PPSP 2015 (im Jahr 2019)
inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen

Gesamtvergütung[1] 2015

Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des PPSP 2015 im Jahr 2019.

1 Jeweils ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen.

B.47

Grundvergütung – fix S. 123

Grundvergütung – fix – am Verantwortungsbereich orientiert

B.48

Jahresbonus – kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung

S. 124

Jahresbonus 2015 = **Zielbonus** x **Gesamtzielerreichung**

Zielbonus
= 100 % der Grundvergütung 2015

Zielerreichung EBIT
+/- Zielerreichung »individuelle Ziele«
+/- Zielerreichung »nicht-finanzielle Ziele«
- Zielerreichung »Compliance-Ziele«

Gesamtzielerreichung

Auszahlungszeitpunkte Jahresbonus 2015

50 % des Jahresbonus = im März des Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2016)

50 % des Jahresbonus (Deferral) = im März des zweiten Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2017)

Auszahlungsbetrag = 50 % Jahresbonus x »relative Aktien-Performance«[1]

1 Abhängigkeit der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum Dow Jones STOXX Auto Index.

B.49

Jahresbonus 2015

abhängig von	
Zielerreichung EBIT Bandbreite der Zielerreichung: 0 % – 200 %	– zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2015 zu Zielwert 2015 – zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2015 zu Istwert 2014
Zielerreichung »individuelle Ziele« Bandbreite der Zielerreichung: -25 % – +25 %	getroffene individuelle Zielvereinbarung 2015
Zielerreichung »nicht-finanzielle Ziele« Bandbreite der Zielerreichung: -10 % – +10 %	Für 2015: Weiterentwicklung und Verstetigung des Unternehmenswerts Integrität, Diversity, Erhalt und Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit, Erhalt und Steigerung einer hohen Produktqualität
Zielerreichung »Compliance-Ziele« Bandbreite der Zielerreichung: -25 % - 0 %	getroffene Compliance-Zielvereinbarung 2015
max. Zielerreichung (Gesamt-Cap):	**235 % des Zielbonus**

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 Geschäftsjahr, abgeleitet aus dem mittelfristig zu erzielenden Renditeniveau und den Wachstumszielen, als auch der Istwert im Vergleich zum Vorjahr, die individuelle Leistung der Vorstandsmitglieder sowie die Erreichung von Compliance-Zielen herangezogen. Zusätzlich werden qualitative Ziele definiert und mit einbezogen. Beim Ist-/Ist-Vergleich stellt das Erreichen des EBIT-Vorjahreswertes einen Zielerreichungsgrad von 100 % dar. Beim Ziel-/Ist-Vergleich dokumentiert die besonders anspruchsvolle und am Wettbewerb ausgerichtete Definition des EBIT-Zielwertes einen Zielerreichungsgrad von 150 %.
↗ B.48 ↗ B.49

Primäre Bezugsparameter:
- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2015 zu Zielwert 2015.
- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2015 zu Istwert 2014.

Wert bei 100 %-Zielerreichung (Zieljahresbonus):
Im Jahr 2015 entspricht dieser der jeweiligen Grundvergütung.

Bandbreite der möglichen Zielerreichung:
0 bis 200 %, das heißt, der Jahresbonus aufgrund der EBIT-Zielerreichung ist nach oben begrenzt auf das Zweifache des Grundgehalts, und ein Totalausfall ist möglich (siehe unten). Beide primäre Bezugsparameter, die hälftig in den Bonus eingehen, können hierbei jeweils zwischen 0 % und 200 % variieren. Für den hälftig in den Jahresbonus eingehenden primären Bezugsparameter »Vergleich EBIT Istwert des Geschäftsjahres zu Zielwert des Geschäftsjahres« werden die Eckpunkte der unverändert möglichen Bandbreite von 0 bis 200 % seit dem Jahr 2014 durch einen Abweichungswert von +/- drei Prozent (zuvor zwei Prozent) vom Umsatz des Vorjahres definiert.

Für den anderen, ebenfalls hälftig in den Jahresbonus eingehenden primären Bezugsparameter »Vergleich EBIT Istwert des Geschäftsjahres zu Istwert des Vorjahres« werden die Eckpunkte der unverändert möglichen Bandbreite von 0 bis 200 % weiterhin durch einen Abweichungswert von +/- zwei Prozent vom Umsatz des Vorjahres bestimmt.

Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, auf Basis der getroffenen individuellen Zielvereinbarungen die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds mit einem Zu- oder Abschlag von bis zu 25 % auf den aus den primären Bezugsparametern ermittelten Zielerreichungsgrad zu berücksichtigen. Zusätzlich kann abhängig von den vorab festgelegten Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen ein bis zu 10-prozentiger Zu- oder Abschlag vorgenommen werden. Seit dem Jahr 2012 werden für die letztgenannte Komponente nicht-finanzielle Ziele als Bemessungsgrundlage herangezogen. Für das vergangene Geschäftsjahr waren dies die Weiterentwicklung und Verstetigung des Unternehmenswerts Integrität, Diversity sowie Erhalt und Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit und einer hohen Produktqualität.

Auch im Jahr 2015 wurden mit den einzelnen Vorstandsmitgliedern ergänzend qualitative Ziele mit Blick auf den Aufbau und die nachhaltige Funktion des Compliance-Management-Systems vereinbart. Die ganze oder teilweise Nichterfüllung dieser 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 Gesamtauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus ist begrenzt auf das 2,35-Fache der Grundvergütung des entsprechenden Geschäftsjahres.

B.50

Performance Phantom Share Plan (PPSP)
– langfristig orientierte variable Vergütung S. 125 f.

langfristig orientierte variable Vergütung (erfolgsbezogen) rund 42 %

Zuteilungswert in Euro S. 125
Kurs Daimler-Aktie bei Ausgabe = **vorläufige Anzahl Phantom Shares (virtuelle Aktien),** drei Jahre dividendenberechtigt

Nach Ablauf des dritten Planjahres
vorläufige Anzahl Phantom Shares x Performance-Faktor
= **endgültige Anzahl Phantom Shares,** im vierten Jahr dividendenberechtigt

Nach Ablauf des vierten Planjahres
endgültige Anzahl Phantom Shares x Kurs Daimler-Aktie bei Planende
= **Auszahlungsbetrag**

Auszahlungszeitpunkt Performance Phantom Share Plan 2015 im Februar des Jahres 2019

B.51

PPSP 2015

abhängig von	
Entwicklung Performance-Faktor	– zu 50 % erreichte »Umsatzrendite« im dreijährigen Vergleich zur definierten Wettbewerbsgruppe S. 126 Bandbreite der Zielerreichung: 0 % – 200 %[1] – zu 50 % »Aktien-Performance«, Kursentwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Aktienkursentwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index) Bandbreite der Zielerreichung: 0 % – 200 %
Kursentwicklung Daimler-Aktie	Kurs bei Ausgabe und Kurs bei Planende Bandbreite der Kursentwicklung: max. 2,5-Faches des Ausgabekurses
max. Performance-Entwicklung (Gesamt-Cap): 2,5-Faches des Zuteilungswerts (inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen während der Planlaufzeit)	
Stock Ownership Guidelines Aktienkaufverpflichtung von bis zu 25 % des Bruttoerlöses, bis festgelegte Aktienanzahl (zwischen 20.000 und 75.000 Aktien) erreicht ist (Haltedauer bis Ende Dienstverhältnis)	

1 Max. 195 %, wenn bei einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % das strategische Renditeziel von 9 % nicht erreicht ist.

Der **Performance Phantom Share Plan** (PPSP) ist ein langfristig orientierter variabler Vergütungsbestandteil. Zu Planbeginn legt der Aufsichtsrat im Rahmen der Bestimmung der individuellen jährlichen Zielvergütung einen Zuteilungswert (absoluter Euro-Betrag) fest. Dieser Betrag wird durch den relevanten, über einen vorab festgelegten längeren Zeitraum ermittelten Durchschnittskurs der Daimler-Aktie dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl der jeweils zugeteilten Phantom Shares ergibt. Ebenfalls zu Planbeginn werden für die Dauer von drei Jahren (Performance-Zeitraum) Erfolgsziele gesetzt. Abhängig von der Erreichung dieser Erfolgsziele mit einer möglichen Bandbreite von 0 % bis 200 % werden die zu Planbeginn zugeteilten Phantom Shares nach Ablauf der drei Jahre zunächst in die endgültige Zahl der zugeteilten Phantom Shares umgerechnet. Nach Ablauf eines weiteren Planjahres wird aus dieser endgültigen Zahl der Phantom Shares und dem dann geltenden Kurs der Daimler-Aktie der Auszahlungsbetrag ermittelt. Der für die Auszahlung des Planes maßgebliche Aktienkurs ist zugleich maßgeblich für die Zuteilung der vorläufigen Zahl an Phantom Shares für den im jeweiligen Jahr neu begebenen Plan. ↗ B.50 ↗ B.51

Bezugsparameter für den Plan 2015:

- Zu 50 % die erreichte Umsatzrendite im dreijährigen Vergleich zur Wettbewerbsgruppe, bestehend aus allen börsennotierten Fahrzeugherstellern mit einem Automotive-Anteil von mehr als 70 % vom Umsatz und einem Rating im Investment-Grade-Bereich (BMW, Ford, Fuji Heavy, Honda, Hyundai, Isuzu, Mazda, Nissan, Paccar, Suzuki, Toyota, Volvo, Volkswagen). Für die Messung dieses Erfolgskriteriums wird über drei Jahre hinweg die durchschnittliche Umsatzrendite der Wettbewerber ermittelt. In dem Maß, in dem die Umsatzrendite von Daimler um maximal +/- 2 Prozentpunkte von 105 % des ermittelten Durchschnitts der Wettbewerber abweicht, ist das Ziel erreicht. Ein Zielerreichungsgrad von 100 % ergibt sich erst, wenn die durchschnittliche Umsatzrendite des Daimler-Konzerns 105 % der durchschnittlichen Umsatzrendite der Wettbewerbsgruppe erreicht. Eine Zielerreichung von 200 % ergibt sich, wenn die Daimler-Umsatzrendite um 2 Prozentpunkte oder mehr von 105 % des Durchschnittswerts der Wettbewerber nach oben abweicht. Ab dem PPSP 2015 gilt eine zusätzliche Begrenzung: Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % im dritten Jahr des Performance-Zeitraums beträgt der maximale Zielerreichungsgrad für den Bezugsparameter der Umsatzrendite im Vergleich zur Wettbewerbsgruppe nur dann 200 %, wenn die tatsächliche Umsatzrendite für das Automobilgeschäft von Daimler mindestens dem strategischen Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) entspricht. Ansonsten ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

  Eine Zielerreichung von 0 % bei diesem Bezugsparameter ergibt sich bei einer Abweichung von 2 oder mehr Prozentpunkten nach unten. In der Bandbreite von +/- 2 Prozentpunkten Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.

- Zu 50 % die »relative Aktien-Performance«, also die Kursentwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Aktienkursentwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index). Entspricht die Kursentwicklung der Daimler-Aktie (in %) der Entwicklung des Index (in %), liegt der Zielerreichungsgrad bei 100 %. Liegt die Kursentwicklung der Daimler-Aktie (in %) 50 Prozentpunkte oder mehr unterhalb (oberhalb) der Entwicklung des Index, liegt der Zielerreichungsgrad bei 0 % (200 %). In der Bandbreite von +/- 50 Prozentpunkten Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.

Wert bei Zuteilung:
Jährliche Festlegung durch den Aufsichtsrat; im Jahr 2015 rund das 1,3- bis 1,5-Fache des Grundgehalts.

Bandbreite der möglichen Zielerreichung:
0 bis 200 %, das heißt, der Plan ist nach oben begrenzt. Ein Totalausfall ist möglich.

Wert der Phantom Shares bei der Auszahlung:
Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planerlöses entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividende.

Der auszuzahlende Wert der Phantom Shares ist abhängig von der nach den oben genannten Kriterien gemessenen Zielerreichung und dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Dieser Kurs ist auf das 2,5-Fache des Kurses bei Planbeginn begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag auf das 2,5-Fache des zu Planbeginn bestimmten, für die vorläufige Zahl der zugeteilten Phantom Shares maßgeblichen absoluten Euro-Betrages begrenzt. Dieser Höchstbetrag beinhaltet auch die während der vierjährigen Planlaufzeit ausbezahlten Dividendenäquivalente. In den Vereinbarungen zur Aufnahme betragsmäßiger Höchstgrenzen in ihre laufenden Dienstverträge mit Wirkung zum 1. Januar 2014 haben die Vorstandsmitglieder der Berücksichtigung dieser Höchstgrenze auch auf die zu diesem Zeitpunkt noch nicht fälligen Dividendenäquivalente aus vor dem 1. Januar 2014 begebenen und noch laufenden Plänen zugestimmt.

Richtlinien für den Aktienbesitz
In Ergänzung zu den drei Komponenten der Vorstandsvergütung bestehen Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«). Danach sind die Vorstandsmitglieder verpflichtet, 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 Bestimmung der Zahl der zu haltenden Aktien (zwischen 20.000 und 75.000 Aktien) orientierte sich bei Einführung des Performance Phantom Share Plans im Jahr 2005 für ein Vorstandsmitglied am Zweifachen und für den Vorstandsvorsitzenden am Dreifachen der damaligen Grundvergütung. Zur Erfüllung der Richtlinien sind grundsätzlich bis zu 25 % der Bruttovergütung aus den Performance-Phantom-Share-Plänen zum Erwerb echter Aktien der Gesellschaft zu verwenden; der Aktienerwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

Angemessenheit der Vorstandsvergütung
Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat im Hinblick auf § 87 Aktiengesetz Ende 2015 wieder eine Bewertung des Vorstandsvergütungssystems durch einen unabhängigen Vergütungsexperten veranlasst. Im Ergebnis wurde das oben dargestellte Vergütungssystem als konform mit den gesetzlichen Vorgaben bestätigt. Das beschriebene Vergütungssystem wurde bereits von der Hauptversammlung 2014 mit einer Zustimmungsquote von 96,8 % gebilligt.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2015

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2015 gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 6 HGB
Die von Konzernunternehmen gewährte Gesamtvergütung (ohne Versorgungszusagen) für den Vorstand der Daimler AG berechnet sich aus der Summe

- der Grundvergütung 2015,
- des 2016 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2015 mit Wert zum Abschlussstichtag,
- des 2017 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2015 mit Wert zum Abschlussstichtag (der Auszahlungsbetrag errechnet sich in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum Dow Jones STOXX Auto Index),
- des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2015 und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile im Jahr 2015.

Für beide aktienorientierten Umfänge – sowohl die zweiten 50 % des Jahresbonus als auch den langfristig orientierten PPSP – können die jeweiligen Auszahlungsbeträge in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie sowie von der Erreichung der jeweiligen Zielparameter deutlich von den dargestellten Werten abweichen. Die mögliche Abweichung nach oben ist durch die beschriebenen Höchstgrenzen beschränkt. Auch ein Totalausfall beider Komponenten ist möglich.

Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2015 beträgt insgesamt 38,8 (i. V. 29,9) Mio. €. Davon entfallen 9,1 (i. V. 8,2) Mio. € auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 17,4 (i. V. 11,6) Mio. € auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral) und 12,3 (i. V. 10,1) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. ↗ B.52

Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2015 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die in der Tabelle ↗ B.53 ersichtlich sind.

B.52

Vorstandsvergütung 2015

		Grundvergütung	Kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung (Jahresbonus)		Langfristig orientierte variable Vergütung (PPSP)		Summe
			kurzfristig	mittelfristig	in Stück	Wert bei Zuteilung (2015: bei Kurs 83,35 €) (2014: bei Kurs 66,83 €)	
€-Werte in Tausend							
Dr. Dieter Zetsche	**2015**	**2.008**	**2.289**	**2.289**	**37.092**	**3.092**	**9.678**
	2014	2.008	1.727	1.727	43.424	2.902	8.364
Dr. Wolfgang Bernhard	**2015**	**824**	**939**	**939**	**16.564**	**1.381**	**4.083**
	2014	779	670	670	18.380	1.228	3.347
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	**2015**	**781**	**851**	**851**	**14.837**	**1.237**	**3.720**
	2014	758	633	633	17.370	1.161	3.185
Ola Källenius	**2015**	**781**	**890**	**890**	**14.837**	**1.237**	**3.798**
	2014						
Wilfried Porth	**2015**	**781**	**890**	**890**	**15.512**	**1.293**	**3.854**
	2014	758	652	652	18.159	1.151[1]	3.213
Andreas Renschler[2]	**2015**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
	2014	62	47	47	–	–	156
Hubertus Troska	**2015**	**781**	**890**	**890**	**14.837**	**1.237**	**3.798**
	2014	758	652	652	17.370	1.161	3.223
Bodo Uebber	**2015**	**928**	**1.058**	**1.058**	**17.737**	**1.478**	**4.522**
	2014	901	775	775	20.765	1.298[3]	3.749
Prof. Dr. Thomas Weber	**2015**	**781**	**890**	**890**	**15.754**	**1.313**	**3.874**
	2014	758	652	652	18.444	1.233	3.295
Summe	**2015**	**7.665**	**8.697**	**8.697**	**147.170**	**12.268**	**37.327**
	2014	6.782	5.808	5.808	153.912	10.134	28.532

1 PPSP 2014 unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 62.707 €.
2 Gewährte Vorstandvergütungen bis zum 28.01.2014.
3 PPSP 2014 unter Anrechung von Mandatsvergütung in Höhe von 89.391 €.

B.53

Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen

	2015	2014
€-Werte in Tausend		
Dr. Dieter Zetsche	**148**	163
Dr. Wolfgang Bernhard	**90**	163
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	**97**	94
Ola Källenius	**189**	–
Wilfried Porth	**107**	93
Andreas Renschler[1]	**–**	8
Hubertus Troska[2]	**493**	431
Bodo Uebber	**188**	332
Prof. Dr. Thomas Weber	**127**	121
Summe	**1.439**	1.405

1 Gewährte Vorstandvergütung bis zum 28.01.2014.
2 Zur Erfüllung der Angabepflichten gemäß § 285 Nr. 9a HGB reduziert sich dieser Betrag für das Geschäftsjahr 2015 um 170.820 (2014: 139.000) €. Die entsprechenden Nebenleistungen wurden durch ein Tochterunternehmen gewährt und getragen und fallen somit nicht unter die im Jahresabschluss der Daimler AG anzugebenden Bezüge.

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; eine analoge Anwendung für die entsprechende Hierachieebene erfolgte für Wilfried Porth für die Zeit vor seiner Tätigkeit im Vorstand. Diese Pensionsansprüche wurden jedoch auf dem damaligen Niveau eingefroren. Zahlungen auf diese Pensionsansprüche 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 ab Leistungsbezug eine jährliche Erhöhung um 3,5 % (abweichend davon erfolgt für Wilfried Porth eine Anpassung gemäß den gesetzlichen Regelungen). Die entsprechenden Verträge enthalten eine Regelung, nach der bei Ableben eines Vorstandsmitglieds dem Ehepartner 60 % des jeweiligen Ruhegehalts zustehen. Der Betrag kann sich je nach Anzahl unterhaltsberechtigter 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 zusammen aus einem Beitrag in Höhe von 15 % der Summe der Grundvergütung und des zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr, multipliziert mit einem Altersfaktor, der bis zum Jahr 2015 einer Verzinsung von 6 %, ab dem Jahr 2016 von 5 % entspricht (Wolfgang Bernhard und Wilfried Porth: durchgängig 5 %). Diese Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 60 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig vom Ende des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 60. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 60. Lebensjahres.

Im Jahr 2012 führte das Unternehmen für Neueintritte/Neuernennungen sowohl im Tarifbereich als auch bei Leitenden Führungskräften eine neue betriebliche Altersversorgung ein: den »Daimler Pensions Plan«. Dieses neue Altersversorgungssystem sieht wie bisher jährliche Beitrage durch das Unternehmen vor, ist in seiner Ausrichtung jedoch kapitalmarktorientiert. Das Unternehmen gewährt eine Zusagegarantie auf die Summe der eingezahlten Beiträge, die nach einem vorsorgeorientierten Anlagekonzept am Kapitalmarkt investiert werden. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die Übernahme dieses neuen Altersversorgungssystems für alle ab 2012 neu bestellten Vorstandsmitglieder beschlossen. Die Höhe der jährlichen Beiträge resultiert aus einem festgelegten Prozentsatz, bezogen auf die Grundvergütung und auf den zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr. Dieser Prozentsatz beträgt 15 %. Bei der Bemessung werden für jedes Vorstandsmitglied das jeweilige angestrebte Versorgungsniveau – auch nach Dauer der Vorstandszugehörigkeit – sowie der daraus abgeleitete jährliche und langfristige Aufwand für das Unternehmen berücksichtigt. Die Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 62 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig vom Ende des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 62. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 62. Lebensjahres.

Die Auszahlung im Altersversorgungssystem des Pension Capital wie auch des Daimler Pensions Plan kann in drei Varianten erfolgen:
- als Einmalbetrag;
- in zwölf Jahresraten, wobei jeder Teilbetrag vom Eintritt des Versorgungsfalles bis zur Auszahlung verzinst wird (Pension Capital: 6 % beziehungsweise 5 %; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen);
- als Rente mit einer jährlichen Erhöhung (Pension Capital: 3,5 % beziehungsweise gemäß den gesetzlichen Regelungen; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen).

Die Verträge enthalten Regelungen, nach denen bei Ableben des Vorstandsmitglieds vor Erreichen des altersbedingten Versorgungsfalls dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner beziehungsweise den unterhaltsberechtigten Kindern beim Pension Capital der gesamte Zusagebetrag, beim Daimler Pensions Plan der erreichte Guthabenstand zusteht, zuzüglich eines Aufschlags für den verbleibenden Zeitraum bis zur rechnerischen Vollendung des 62. Lebensjahres des Vorstandsmitglieds. Bei einem Ableben nach Eintritt des altersbedingten Versorgungsfalls sind im Falle der Auszahlungsvariante von zwölf Jahresraten die Erben bezugsberechtigt. Im Falle der Auszahlungsvariante Verrentung mit Hinterbliebenenversorgung stehen dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner oder den unterhaltsberechtigten Kindern 60 % des Restbarwertes (Pension Capital) beziehungsweise dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60 % der Eigenrente (Daimler Pensions Plan) zu.

Ausscheidende Vorstandsmitglieder mit zu Beginn des Jahres 2006 umgestellten Pensionsverträgen erhalten für den Zeitraum zwischen dem Ende der letzten Vertragslaufzeit und der Vollendung des 60. Lebensjahres Zahlungen in Höhe der oben beschriebenen Ruhegehaltszusagen. Zudem erfolgt für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder eine Fahrzeuggestellung, teilweise für einen definierten Zeitraum. Bei diesen bis zum Erreichen des 60. Lebensjahres gewährten, gegebenenfalls einer Anrechnung auf andere Einkünfte unterliegenden Zahlungen kommen die oben bei der Darstellung dieser Pensionsverträge beschriebenen jährlichen prozentualen Erhöhungsbeträge ebenfalls zur Anwendung.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2015 bei 3,5 (i. V. 2,8) Mio. €. Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2015 80,0 (i. V. 80,5) Mio. €. Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte. ↗ B.54

Zusagen bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit
Für den Fall der vorzeitigen Beendigung ohne wichtigen Grund enthalten die Vorstandsverträge Zusagen auf die Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs maximal bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf Auszahlung des Jahresbonus besteht dagegen nur zeitanteilig bis zur Wirksamkeit der Beendigung des Dienstverhältnisses beziehungsweise der Organstellung. Der Anspruch auf Auszahlung bereits zugeteilter erfolgsbezogener Vergütungsbestandteile mit langfristiger Anreizwirkung bemisst sich nach den Bedingungen der jeweiligen Pläne. Soweit die vorstehend beschriebenen Leistungen der Regelung zum sogenannten Abfindungscap des Deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, ist ihre Summe einschließlich Nebenleistungen 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 Mandate in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten oder in vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen handelt, sind diese im Jahresabschluss der Daimler AG aufgeführt, der im Internet veröffentlicht wird. Für die Wahrnehmung von Mandaten in Konzerngesellschaften besteht grundsätzlich kein Anspruch auf eine gesonderte Vergütung.

Kredite an Vorstandsmitglieder
Im Jahr 2015 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen
Die im Jahr 2015 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 15,5 (i. V. 16,8) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen nach IFRS für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betrugen zum 31. Dezember 2015 insgesamt 235,2 (i. V. 263,0) Mio. €.

B.54

Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder

€-Werte in Tausend		Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahres	Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)	Barwert[2] der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
Dr. Dieter Zetsche	**2015**	**1.050**	**1.044**	**37.925**
	2014	1.050	827	39.238
Dr. Wolfgang Bernhard	**2015**	**–**	**448**	**2.491**
	2014	–	380	2.565
Ola Källenius	**2015**	**–**	**117**	**1.690**
	2014	–	–	–
Wilfried Porth	**2015**	**156**	**281**	**8.070**
	2014	156	220	8.788
Andreas Renschler[1]	**2015**	**–**	**–**	**–**
	2014	225	30	–
Hubertus Troska	**2015**	**–**	**342**	**3.159**
	2014	–	314	3.321
Bodo Uebber	**2015**	**275**	**834**	**14.538**
	2014	275	676	14.148
Prof. Dr. Thomas Weber	**2015**	**300**	**419**	**12.178**
	2014	300	333	12.454
Summe	**2015**	**1.781**	**3.485**	**80.051**
	2014	2.006	2.780	80.514

1 Herr Renschler anteilig bis 28.01.2014.
2 Die Höhe der Barwerte ist im Wesentlichen dem niedrigen Niveau des zugrunde liegenden Rechnungszinssatzes geschuldet.
Frau Dr. Hohmann-Dennhardt hatte keinen Anspruch auf Versorgungsleistungen.

Angaben zur Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2015 gemäß den Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

In den nachfolgenden Tabellen sind für jedes einzelne Mitglied des Vorstands einerseits die für das Geschäftsjahr gewährten Zuwendungen, andererseits die Zuflüsse im beziehungsweise für das Berichtsjahr und der Versorgungsaufwand im beziehungsweise für das Berichtsjahr nach Maßgabe der Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex individuell dargestellt.

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2014 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2014,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2014,
- dem im Jahr 2015 zur Auszahlung gekommenen hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2014 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100 %,
- dem im Jahr 2016 zur Auszahlung kommenden hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2014 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100 %,

B.55

Gewährte Zuwendungen

	Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars				**Dr. Wolfgang Bernhard** Daimler Trucks & Buses			
	01.01. - 31.12.		01.01. – 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. – 31.12.	
€-Werte in Tausend	2014	**2015**	min	max	2014	**2015**	min	max
Grundvergütung	2.008	**2.008**	2.008	2.008	779	**824**	824	824
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	163	**148**	148	148	163	**90**	90	90
Summe	2.171	**2.156**	2.156	2.156	942	**914**	914	914
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.004	**1.004**	0	2.360	390	**412**	0	968
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.004	**1.004**	0	2.360	390	**412**	0	968
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	2.902	**3.092**	0	6.875	1.228	**1.381**	0	3.070
Summe	4.910	**5.100**	0	11.595	2.008	**2.205**	0	5.006
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	827	**1.044**	1.044	1.044	380	**448**	448	448
Gesamtvergütung	7.908	**8.300**	3.200	14.795	3.330	**3.567**	1.362	6.368
Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne: – Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen – Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	10.149			10.149	5.172			5.464

	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt Integrität & Recht				**Ola Källenius** Mercedes-Benz Cars Vertrieb			
	01.01. - 31.12.		01.01. – 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. – 31.12.	
€-Werte in Tausend	2014	**2015**	min	max	2014	**2015**	min	max
Grundvergütung	758	**781**	781	781	–	**781**	781	781
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	94	**97**	97	97	–	**189**	189	189
Summe	852	**878**	878	878	–	**970**	970	970
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	379	**391**	0	919	–	**391**	0	919
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	379	**391**	0	919	–	**391**	0	919
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.161	**1.237**	0	2.750	–	**1.237**	0	2.750
Summe	1.919	**2.019**	0	4.588	–	**2.019**	0	4.588
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	–	**–**	–	–	–	**117**	117	117
Gesamtvergütung	2.771	**2.897**	878	5.466	–	**3.106**	1.087	5.675
Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne: – Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen – Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	4.971			5.058	–			5.058

1 Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze → 1,5-Faches (Dr. Zetsche)/1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2014 (Auszahlung im Jahr 2018) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2014 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2014).

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2015 berechnet sich aus
- der Grundvergütung 2015,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2015,
- dem im Jahr 2016 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2015 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100 %,
- dem im Jahr 2017 zur Auszahlung kommenden hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2015 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100 %,
- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2015 (Auszahlung im Jahr 2019) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2015 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2015).

Gewährte Zuwendungen

		Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor, IT & Mercedes-Benz Vans			**Andreas Renschler**[2]		**Hubertus Troska** Greater China		
	01.01. - 31.12. 2014	**2015**	01.01. – 31.12. min	01.01. – 31.12. max	01.01. - 28.01. 2014	01.01. - 31.12. 2014	**2015**	01.01. – 31.12. min	01.01. – 31.12. max
€-Werte in Tausend									
Grundvergütung	758	**781**	781	781	62	758	**781**	781	781
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	93	**107**	107	107	8	431	**493**	493	493
Summe	851	**888**	888	888	70	1.189	**1.274**	1.274	1.274
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	379	**391**	0	919	31	379	**391**	0	919
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	379	**391**	0	919	31	379	**391**	0	919
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.214	**1.293**	0	2.875		1.161	**1.237**	0	2.750
Summe	1.972	**2.075**	0	4.713	62	1.919	**2.019**	0	4.588
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	220	**281**	281	281	30	314	**342**	342	342
Gesamtvergütung	3.043	**3.244**	1.169	5.882	162	3.422	**3.635**	1.616	6.204
Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne: – Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen – Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	5.066			5.153	233	4.971			5.058

		Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services				**Prof. Dr. Thomas Weber** Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung		
	01.01. - 31.12. 2014	**2015**	01.01. – 31.12. min	01.01. – 31.12. max	01.01. - 31.12. 2014	**2015**	01.01. – 31.12. min	01.01. – 31.12. max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	901	**928**	928	928	758	**781**	781	781
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	332	**188**	188	188	121	**127**	127	127
Summe	1.233	**1.116**	1.116	1.116	879	**908**	908	908
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	451	**464**	0	1.090	379	**391**	0	919
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	451	**464**	0	1.090	379	**391**	0	919
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.388	**1.478**	0	3.288	1.233	**1.313**	0	2.920
Summe	2.290	**2.406**	0	5.468	1.991	**2.095**	0	4.758
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	676	**834**	834	834	333	**419**	419	419
Gesamtvergütung	4.199	**4.356**	1.950	7.418	3.203	**3.422**	1.327	6.085
Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne: – Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen – Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	5.922			6.025	5.100			5.187

1 Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze → 1,5-Faches (Dr. Zetsche)/1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).
2 Im Jahr 2014 gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 28.01.2014.

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2014 berechnet sich aus
- der Grundvergütung 2014,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2014,
- dem im Jahr 2015 zur Auszahlung gekommenen hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2014 mit dem Wert zum Abschlussstichtag des Geschäftsjahres 2014,
- dem im Jahr 2014 zur Auszahlung gekommenen hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2012,
- dem im Jahr 2014 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2010),
- den im Jahr 2014 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2011, 2012, 2013 und 2014) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2014 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2014).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der in der Gewährungstabelle für das Geschäftsjahr 2014 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2014. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2014 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2014 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2018 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2014.

B.56

Zufluss

	Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars		**Dr. Wolfgang Bernhard** Daimler Trucks & Buses	
	01.01. – 31.12. 2014	01.01. – 31.12. **2015**	01.01. – 31.12. 2014	01.01. – 31.12. **2015**
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	2.008	**2.008**	779	**824**
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	163	**148**	163	**90**
Summe	2.171	**2.156**	942	**914**
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.727	**2.289**	670	**939**
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.583	**1.809**	564	**626**
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2010	7.524	**–**	2.770	**–**
Auszahlung PPSP 2011	–	**6.416**	–	**2.566**
Dividendenäquivalente PPSP 2011	195	**–**	78	**–**
Dividendenäquivalente PPSP 2012	154	**304**	61	**122**
Dividendenäquivalente PPSP 2013	143	**156**	57	**62**
Dividendenäquivalente PPSP 2014	98	**106**	41	**45**
Dividendenäquivalente PPSP 2015	–	**91**	–	**41**
Summe	11.424	**11.171**	4.241	**4.401**
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	827	**1.044**	380	**448**
Gesamtvergütung	14.422	**14.371**	5.563	**5.763**

	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt Integrität & Recht		**Ola Källenius** Mercedes-Benz Cars Vertrieb	
	01.01. – 31.12. 2014	01.01. – 31.12. **2015**	01.01. – 31.12. 2014	01.01. – 31.12. **2015**
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	758	**781**	–	**781**
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	94	**97**	–	**189**
Summe	852	**878**	–	**970**
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	633	**851**	–	**890**
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	584	**626**	–	**–**
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2010	–	**–**	–	**–**
Auszahlung PPSP 2011	–	**2.246**	–	**268**
Dividendenäquivalente PPSP 2011	68	**–**	–	**–**
Dividendenäquivalente PPSP 2012	61	**122**	–	**15**
Dividendenäquivalente PPSP 2013	57	**62**	–	**8**
Dividendenäquivalente PPSP 2014	39	**43**	–	**12**
Dividendenäquivalente PPSP 2015	–	**36**	–	**36**
Summe	1.442	**3.986**	–	**1.229**
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	–	**–**	–	**117**
Gesamtvergütung	2.294	**4.864**	–	**2.316**

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2015 berechnet sich aus
- der Grundvergütung 2015,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2015,
- dem im Jahr 2016 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2015 mit dem Wert zum Abschlussstichtag,
- dem im Jahr 2015 zur Auszahlung gekommenen hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2013,
- dem im Jahr 2015 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2011),
- den im Jahr 2015 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2012, 2013, 2014 und 2015) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2015 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2015).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der in der Gewährungstabelle für das Berichtsjahr 2015 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2015. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2015 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2015 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2019 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2015.

Zufluss

	Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor, IT & Mercedes-Benz Vans		**Andreas Renschler**[1]	**Hubertus Troska** Greater China	
	01.01. – 31.12. 2014	01.01. – 31.12. **2015**	01.01. – 28.01. 2014	01.01. – 31.12. 2014	01.01. – 31.12. **2015**
€-Werte in Tausend					
Grundvergütung	758	**781**	62	758	**781**
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	93	**107**	8	431	**493**
Summe	851	**888**	70	1.189	**1.274**
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	652	**890**	47	652	**890**
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	564	**645**	595	27	**626**
Langfristig orientierte variable Vergütung					
Auszahlung PPSP 2010	3.009	**–**		1. 231	**–**
Auszahlung PPSP 2011	–	**2.566**		–	**1.050**
Dividendenäquivalente PPSP 2011	78	**–**		32	**–**
Dividendenäquivalente PPSP 2012	61	**122**		25	**50**
Dividendenäquivalente PPSP 2013	57	**62**		57	**62**
Dividendenäquivalente PPSP 2014	41	**44**		39	**43**
Dividendenäquivalente PPSP 2015	–	**38**		–	**36**
Summe	4.462	**4.367**	642	2.063	**2.757**
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	220	**281**	30	314	**342**
Gesamtvergütung	5.533	**5.536**	742	3.566	**4.373**

	Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services		**Prof. Dr. Thomas Weber** Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung	
	01.01. – 31.12. 2014	01.01. – 31.12. **2015**	01.01. – 31.12. 2014	01.01. – 31.12. **2015**
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	901	**928**	758	**781**
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	332	**188**	121	**127**
Summe	1.233	**1.116**	879	**908**
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	775	**1.058**	652	**890**
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	707	**781**	544	**664**
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2010	3.598	**–**	3.194	**–**
Auszahlung PPSP 2011	–	**3.068**	–	**2.725**
Dividendenäquivalente PPSP 2011	93	**–**	83	**–**
Dividendenäquivalente PPSP 2012	73	**146**	65	**129**
Dividendenäquivalente PPSP 2013	68	**75**	61	**66**
Dividendenäquivalente PPSP 2014	47	**51**	41	**45**
Dividendenäquivalente PPSP 2015	–	**43**	–	**39**
Summe	5.361	**5.222**	4.640	**4.558**
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	676	**834**	333	**419**
Gesamtvergütung	7.270	**7.172**	5.852	**5.885**

1 Im Jahr 2014 zugeflossene Vorstandsvergütungen bis zum 28.01.2014.

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2015
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 2014 mit Wirkung für das am 1. Januar 2014 begonnene Geschäftsjahr 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 120.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 240.000 €, der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats zusätzlich 120.000 €. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 60.000 €, die Mitgliedschaft im Präsidialausschuss mit zusätzlich 48.000 € und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats mit zusätzlich 24.000 € honoriert; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 120.000 € vergütet. Ausschusstätigkeiten werden 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 getagt hat.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsentgelt von 1.100 €.

Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. ↗ B.57

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2015 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Damit lag die Vergütung für die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2015 insgesamt bei 3,5 (i. V. 3,6) Mio. €.

Kredite an Aufsichtsratsmitglieder
Im Jahr 2015 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

B.57
Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2015
in €		
Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses	447.400
Michael Brecht[1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses, Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses	368.900
Dr. Paul Achleitner	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	152.800
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	152.800
Michael Bettag[1]	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 01.01.2015)	127.700
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses (Vorsitzender des Prüfungsausschusses)	253.200
Dr. Bernd Bohr	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	182.300
Petraea Heynike	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Jörg Hofmann[1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses (jeweils bis 31.10.2015)	149.823
Andrea Jung	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Joe Kaeser	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	192.100
Ergun Lümali[1]	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Dr. Sabine Maaßen[1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	194.300
Wolfgang Nieke[1]	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Dr. Bernd Pischetsrieder	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Valter Sanches[2]	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Jörg Spies[1]	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Elke Tönjes-Werner[1]	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Dr. Frank Weber	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Roman Zitzelsberger[1]	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 04.11.2015) und des Präsidialausschusses (ab 09.12.2015)	20.168

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.

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals
Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2015 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 2,87 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz gilt im Verhältnis zur Gesellschaft als Aktionär nur, wer als solcher im Aktienregister eingetragen ist. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Zum 31. Dezember 2015 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 aus einem Teil der Planerlöse Daimler-Aktien zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung
Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 Aktiengesetz und § 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.

Gemäß § 31 Absatz 2 Mitbestimmungsgesetz bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu machen. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren entsprechend.

Der Vorstand besteht gemäß § 5 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Nach § 84 Absatz 2 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Absatz 1 Aktiengesetz in dringenden Fällen auf Antrag eines Beteiligten gerichtlich bestellt. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands gemäß § 84 Absatz 3 Aktiengesetz widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

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 Absatz 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 Absatz 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von 75 % des vertretenen Grundkapitals erforderlich; von der Möglichkeit, hierfür eine größere Kapitalmehrheit zu bestimmen, wird in der Satzung kein Gebrauch gemacht. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann der Aufsichtsrat gemäß § 7 Absatz 2 der Satzung beschließen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Absatz 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Die von der Hauptversammlung am 14. April 2010 beschlossene, bis zum 13. April 2015 befristete Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien einschließlich der Ermächtigung zum Einsatz von Derivaten im Rahmen des Erwerbs eigener Aktien wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 aufgehoben und durch eine neue Ermächtigung ersetzt. Danach ist die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen und zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organmitglieder von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufen oder einer Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 31. März 2020 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 9. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 8. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2014). Vom Genehmigten Kapital 2014 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Die von der Hauptversammlung am 14. April 2010 erteilte und bis 13. April 2015 befristete Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, von der die Gesellschaft keinen Gebrauch gemacht hatte, wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 durch eine neue Ermächtigung ersetzt. Danach ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise 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 Wandel- beziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen Beteiligung an anderen Unternehmen, begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- beziehungsweise Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundene Unternehmen begeben werden.

Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen. Von dieser neuen Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015). Das Bedingte Kapital 2010 wurde aufgehoben.

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels

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 9 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber 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 2,8 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 562 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 Hauptgesellschafters Ford Motor Company 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;
- einen Kooperationsvertrag mit Ford über die gemeinsame Vorentwicklung eines Brennstoffzellensystems. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die anderen Vertragsparteien vor. 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;
- 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 abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Im Wesentlichen sind dies Verträge über eine neue Architektur für Kleinwagen, die gemeinsame Nutzung beziehungsweise Entwicklung von verbrauchsarmen Diesel- und Benzinmotoren sowie Getrieben, die Entwicklung und Belieferung mit einem kleinen Stadtlieferwagen, die Entwicklung, Fertigung und Lieferung von sog. Pickup-Fahrzeugen, die Nutzung einer bestehenden Kompaktwagenarchitektur, die gemeinsame Entwicklung von Komponenten für eine neue Kompaktwagenarchitektur und die gemeinsame Produktion von Infiniti und Mercedes Kompaktfahrzeugen in einem 50:50-Joint-Venture in Mexiko. 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.
- einen Vertrag mit der BAIC Motor Co., Ltd. über ein gemeinsames Beteiligungsunternehmen zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit dem der BAIC Motor Co., 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;
- einen Vertrag über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. mit dem Geschäftszweck, schwere und mittelschwere Lkw der Marke 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 traktions- und getriebeintegrierten Elektromaschinen 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.
- einen Vertrag zwischen Daimler AG, BMW AG und Audi AG über den Erwerb der Gesellschaften der HERE-Gruppe und die damit zusammenhängende Gründung der There Holding B.V. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung vor, ihre Anteile an der There Holding B.V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Wenn keine der anderen Parteien diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B.V. zu beschließen.

Risiko- und Chancenbericht

Die Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Geschäftsfelder daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Gleichzeitig ist es für den Daimler-Konzern wichtig, Chancen für das Unternehmen zu identifizieren, um diese im Zuge des unternehmerischen Handelns zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen. Eine Chance bezeichnet die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele zu übertreffen. Die direkte Verantwortung, unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und zu steuern, liegt bei den Geschäftsfeldern. Im Rahmen des Strategieprozesses werden Risiken, die mit der geplanten längerfristigen Entwicklung verbunden sind, und Chancen für weiteres profitables Wachstum ermittelt und in den Entscheidungsprozess eingebracht. Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, werden wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die jeweils in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht. Das System wird nachfolgend dargestellt.

B.58

Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Mögliches Ausmaß

Stufe	Eintrittswahrscheinlichkeit		
Niedrig	0 % <	Eintrittswahrscheinlichkeit	≤ 33 %
Mittel	33 % <	Eintrittswahrscheinlichkeit	≤ 66 %
Hoch	66 % <	Eintrittswahrscheinlichkeit	< 100 %

Stufe	Mögliches Ausmaß		
Niedrig	0 € <	Ausmaß	< 500 Mio. €
Mittel	500 Mio. € ≤	Ausmaß	< 1 Mrd. €
Hoch		Ausmaß	≥ 1 Mrd. €

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Das **Risikomanagementsystem** im Hinblick auf wesentliche und bestandsgefährdende Risiken ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem des Daimler-Konzerns eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und konzernweiten Funktionen. Mit dem Risikomanagementsystem sollen wesentliche und bestandsgefährdende Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele abzusichern und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen.

Das **Chancenmanagementsystem** des Daimler-Konzerns ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, die im Rahmen der Geschäftstätigkeit durch positive Entwicklungen möglichen Chancen frühzeitig zu erkennen und diese durch geeignete Maßnahmen möglichst optimal für das Unternehmen zu nutzen. Das Nutzen von Chancen kann dabei zum Übertreffen von geplanten Zielen führen. Im Chancenmanagement werden diejenigen Chancen betrachtet, die relevant und umsetzbar, aber bisher nicht in eine Planung eingeflossen sind.

Im Rahmen einer Operativen Planung erfolgt die Identifikation und Beurteilung von Risiken und Chancen – unter Berücksichtigung entsprechender Risiko- und Chancenkategorien – prinzipiell für einen zweijährigen Planungszeitraum. Zudem werden in den Diskussionen zur Ableitung der mittelfristigen und strategischen Ziele im Rahmen einer strategischen Planung auch Risiken und Chancen identifiziert und bewertet, die auf einen längerfristigen Zeitraum bezogen sind. Die Berichterstattung von Risiken und Chancen im Lagebericht bezieht sich grundsätzlich auf ein Jahr. Neben der Berichterstattung zu bestimmten Zeitpunkten und bezogen auf die beschriebenen Zeiträume ist das Risiko- und Chancenmanagement im Konzern als kontinuierliche Aufgabe etabliert. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es in diesem Zusammenhang für unerwartet auftretende Risiken mit Berichtsrelevanz eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Konzernrisikomanagement berichtet die identifizierten Risiken und Chancen regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat.

Die Bewertung der Risiken erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes des Risikos gemäß den Stufen niedrig, mittel oder hoch. Diese Stufen liegen auch der Bewertung des Ausmaßes von Chancen zugrunde. Auf die Betrachtung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird hierbei verzichtet. Bei der Bewertung des Ausmaßes wird die Wirkung grundsätzlich in Relation zum EBIT betrachtet.

Im Konzern werden Risiken und Chancen unterhalb von 500 Mio. € als niedrig, zwischen 500 Mio. € und 1 Mrd. € als mittel und ab 1 Mrd. € als hoch eingestuft. Das Risikomanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle konkreten Risiken fließen auf der Ebene der einzelnen Einheiten in den Risikomanagementprozess ein. Generelle Unsicherheiten ohne konkreten Anhaltspunkt für eine mögliche Ergebniswirkung werden im internen Kontrollsystem (IKS) überwacht. Die Bewertung der Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliches Ausmaß beruht auf der in Tabelle ↗ B.58 gezeigten Einteilung und erfolgt vor umgesetzten Maßnahmen.

Die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im Lagebericht fasst die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammen. Überschreitet das Ausmaß eines Einzelrisikos die Höhe von 2 Mrd. €, so wird dieses Risiko im Lagebericht separat beschrieben. Soweit nicht anders dargestellt, erwartet der Konzern selbst bei gleichzeitigem Eintreten sämtlicher Einzelrisiken einer Risikokategorie keine Auswirkung in dieser Kategorie von über 3 Mrd. €. Im Rahmen der Beschreibungen zu den Risiko- und Chancenkategorien werden wesentliche Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr begründet.

Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses und geht bei Bedarf darüber hinaus. Es werden Risiken und Chancen der Geschäftsfelder und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie der zentralen Bereiche einbezogen.

Aufgabe der Verantwortlichen für das Risiko- und Chancenmanagement ist es, neben der Identifikation und Bewertung auch zugehörige Maßnahmen zu entwickeln und gegebenenfalls einzuleiten. Diese Maßnahmen dienen dazu, Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder sich gegen diese abzusichern. Zur Ergreifung oder Erhöhung einer Chance sowie zu deren teilweiser oder vollständiger Umsetzung sind ebenfalls Maßnahmen zu implementieren. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet. Die Entwicklung aller Risiken und Chancen aus den einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Eine Steuerung findet im Unternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder basierend auf Einzelrisiken und -chancen statt.

Das **interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es ist in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk für interne Kontrollsysteme des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Internal Control – Integrated Framework) konzipiert, 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 wird regelmäßig geprüft, ob

- konzerneinheitliche 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 sowie zum Vier-Augen-Prinzip im Rahmen der Abschlusserstellung bestehen und Autorisierungs- und Zugriffsregelungen bei relevanten IT-Rechnungslegungssystemen vorhanden sind.

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Zu Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition. Dabei werden bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen identifiziert. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. 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 Kontrollsystems 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 Kontrollsystem für den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit dafür bieten, dass wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung vermieden werden.

Die **organisatorische Einbettung und Überwachung des Risiko- und Chancenmanagements** erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Es werden von den Geschäftsfeldern, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen abgefragt. Diese Informationen werden an das Konzernrisikomanagement weitergegeben, das die Informationen verarbeitet und dem Vorstand und Aufsichtsrat sowie dem Group Risk Management Committee (GRMC) zur Verfügung stellt.

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 der Daimler-Konzern das GRMC eingerichtet. Es setzt sich aus Vertretern der Bereiche Finanzen & Controlling, Accounting, Legal und Group Compliance zusammen und wird vom Vorstand für Finanzen & Controlling und Daimler Financial Services 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 definiert und gestaltet die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Organisation, Methoden, Prozesse und Systeme, die für die Sicherstellung eines funktionsfähigen, konzernweiten und gesamtheitlichen Kontroll- und Risikomanagementsystems notwendig sind.
- 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 Maßnahmen zur Beseitigung eventuell festgestellter Systemmängel oder -schwächen beauftragt werden. Die Maßnahmen des GRMC stellen sicher, dass relevante Risiken und gegebenenfalls bestehende Prozessschwächen möglichst frühzeitig identifiziert und beseitigt werden.

Die Verantwortung für das operative Risikomanagement sowie die Kontroll- und Risikomanagementprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verbleibt jedoch direkt in den Geschäftsfeldern, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten.

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 und Chancen 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. Bei Bedarf werden im Anschluss Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert. Der Wirtschaftsprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Aufsichtsrat über wesentliche festgestellte Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Risiken und Chancen

Im Folgenden werden die Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über Risiken und Chancen für die einzelnen Segmente. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle automobilen Geschäftsfelder.

Zusätzlich können Risiken und Chancen, die heute noch nicht bekannt sind oder als unwesentlich eingestuft werden, die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen.

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Die Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen des Daimler-Konzerns werden nachfolgend erläutert. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle ↗ **B.59** dargestellt.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen
Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen stellen Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließen als Prämissen in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein. Der gesamtwirtschaftliche Rahmen hat maßgeblichen Einfluss auf die automobilen Absatzmärkte, deren Entwicklung zu den größten Risiken und Chancen des Konzerns zählt.

Wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute erwartet Daimler, dass sich die **Weltwirtschaft** auch 2016 nicht aus dem eher unterdurchschnittlichen Wachstumskorridor von 2,5 bis 3,0 % lösen können wird. Der letztjährige Konjunkturverlauf ist im Kapitel »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« dieses Lageberichts ausführlich beschrieben; die Wachstumsannahmen für 2016 werden im »Prognosebericht« erörtert S. 79 ff. und S. 152 ff.

Die volkswirtschaftlichen Risiken und Chancen sind an Annahmen und Prognosen über die **Gesamtentwicklung** der Einzelthemen gekoppelt. Insgesamt haben sich die volkswirtschaftlichen Risiken für das Geschäftsumfeld im Vergleich zum Vorjahr tendenziell erhöht, und die Chancen für eine Verbesserung der Weltwirtschaft sind leicht gesunken.

Für die weitere Wachstumsdynamik der **US-amerikanischen Wirtschaft** wird entscheidend sein, wie die Akteure nach einer derart langen Phase mit extrem niedrigem Zinsniveau auf die ersten Zinserhöhungsschritte der Zentralbank reagieren. Ein zu schnelles Anziehen der Zinsen durch die US-Notenbank Federal Reserve (Fed) hätte deutlich negative Auswirkungen auf die US-Konjunktur. So könnten steigende Kreditzinsen die Erholung des Immobilienmarktes ausbremsen und die Investitionsneigung der Unternehmen hemmen. Sollte sich die Abschwächung der Industrie, die ab Mitte 2015 zu beobachten war, verschärfen, hätte das spürbare Auswirkungen auf das Wachstum der US-Wirtschaft 2016. Falls die Erholung auf dem Arbeitsmarkt ins Stocken geraten oder die Löhne weniger stark steigen würden als aktuell angenommen, hätte das negative Konsequenzen für den privaten Konsum, die aktuell wichtigste Stütze des US-Wachstums. Politische Unsicherheit im Vorfeld der Präsidentschaftswahlen 2016 könnte außerdem das Konsum- und Investitionsklima belasten. Die US-Notenbank Fed könnte zwar versuchen, im Falle einer spürbaren Wachstumsabschwächung geldpolitisch gegenzusteuern, allerdings hat sie wenig Gestaltungsspielraum, sodass die Wirksamkeit möglicher Maßnahmen begrenzt bliebe. Eine mögliche erneute Welle expansiver Maßnahmen würde außerdem die Gefahr von spekulativen Blasen weiter erhöhen. Da der Daimler-Konzern insbesondere in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks einen beträchtlichen Teil seines Absatzes in den USA erzielt und sich eine geringere Wachstumsdynamik auch auf andere Regionen übertragen könnte, hätte eine solche Entwicklung erhebliche Konsequenzen. Sollte es in den USA dagegen zu einer Investitionstätigkeit kommen, die deutlich dynamischer ausfällt als bislang unterstellt, könnte sich ein erheblich kräftigeres Wachstum ergeben. Da damit auch vermehrte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte verbunden wären, könnte die Nachfrage in allen automobilen Geschäftsfeldern davon profitieren.

Falls in den Ländern der **Europäischen Währungsunion** (EWU) die weiterhin notwendige Konsolidierung der öffentlichen Haushalte sowie die Reformbemühungen nicht weiter fortgesetzt werden sollten, könnte dies an den Finanzmärkten für erneute Unruhe sorgen, die Refinanzierungskosten über steigende Kapitalmarktzinsen erhöhen und somit die immer noch recht moderate konjunkturelle Erholung gefährden. Darüber hinaus birgt die extrem niedrige Inflationsrate ein weiteres Risiko: Ein dauerhafter und auf breiter Basis angelegter Preisrückgang würde die konjunkturelle Erholung der EWU erheblich gefährden und dafür sorgen, dass es für die hoch verschuldeten Länder der Eurozone noch schwieriger würde, die Finanzierbarkeit ihrer Schuldenlast sicherzustellen. Ferner gibt es im Zuge der sehr expansiven Geldpolitik der Europäischen Zentralbank Bedenken, dass sich hierdurch die Gefahr von spekulativen Blasen an den Aktien- und Anleihemärkten weiter erhöhen könnte. Größere Turbulenzen an den Finanzmärkten hätten unmittelbare Auswirkungen auf die konjunkturellen Perspektiven. Die Einigung Griechenlands mit seinen Gläubigern im Sommer 2015 hat zwar die unmittelbaren Risiken eines Austritts Griechenlands aus der Eurozone reduziert, diese sind jedoch nicht völlig vom Tisch. Ein erneutes Aufflammen der Diskussionen könnte zu erneuter Unsicherheit und Volatilität an den Finanzmärkten führen. Neu hinzugekommen ist das Risiko eines Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union. Dies hätte volkswirtschaftlich noch deutlich größere Auswirkungen, wobei ein Großteil des Risikos hier bei Großbritannien selbst liegen würde. Die mögliche Belastung für die britische Wirtschaft wäre immens. Der europäische Markt ist für Daimler über alle Geschäftsfelder hinweg auch künftig von großer Bedeutung; für die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans ist dies weiterhin sogar der bedeutendste Absatzmarkt. Eine nur schwer einzuschätzende Chance ist in einer deutlich besseren wirtschaftlichen Entwicklung in der Eurozone zu sehen. Sollten entgegen den derzeitigen Erwartungen Länder wie Italien und Frankreich zügig und entschlossen Reformen auf den Weg bringen, könnte auch das Wirtschaftswachstum kräftiger ausfallen; dies käme der Investitionsentwicklung und der automobilen Nachfrage auf dem wichtigen europäischen Markt zugute.

In **Japan** könnten ein Scheitern der expansiven Geld- und Fiskalpolitik sowie fehlende Strukturreformen eine deutliche Wachstumsverlangsamung oder Rezession auslösen. Dies ist aber eher als ein regional begrenztes Risiko anzusehen. Eine Verlangsamung des Wirtschaftswachstums könnte eine verringerte Nachfrage nach Pkw und Lkw nach sich ziehen. Als Folge könnten die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks negativ betroffen sein, für die Japan einen wichtigen Absatzmarkt darstellt. Eine regional begrenzte Chance besteht in einer markanten Beschleunigung des Wirtschaftswachstums in Japan. Ursache hierfür könnte ein deutlicher Anstieg der Investitionstätigkeit sein, der sich unmittelbar als Folge der angestrebten Strukturreformen und der schon eingeleiteten expansiven Geld- und Fiskalpolitik ergeben könnte. An dieser positiven Entwicklung könnten die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks wiederum partizipieren.

Aufgrund der enormen Bedeutung Chinas als Wachstumstreiber der Weltwirtschaft in den vergangenen Jahren ist in einem konjunkturellen Einbruch der **chinesischen Wirtschaft** ein erhebliches Risiko für die Weltwirtschaft zu sehen. Die Aktienmarkteinbrüche im Sommer 2015 und Anfang 2016, die volatile Entwicklung im Immobiliensektor sowie sinkende Exporte und zunehmende Kapitalabflüsse deuten auf strukturelle Schwachstellen hin. Sollten diese strukturellen Probleme gravierender sein als bisher unterstellt und würde die Wachstumsverlangsamung entsprechend deutlicher ausfallen, hätte das eine spürbare Abkühlung der Weltkonjunktur zur Folge. Außerdem stellt

B.59

Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	mittel	hoch	Allgemeine Marktchancen	hoch
Risiken in Verbindung mit der Leasing- und Absatzfinanzierung	niedrig	niedrig	Chancen in Verbindung mit der Leasing- und Absatzfinanzierung	niedrig
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	niedrig	hoch	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	niedrig
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	mittel	hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	niedrig

der seit der globalen Finanzkrise zu beobachtende enorme Anstieg der Verschuldung, vor allem im Unternehmenssektor, ein deutliches Risiko dar. Sollte es infolge der Wachstumsverlangsamung zu einer übermäßigen Zunahme von Kreditausfällen kommen, könnte dies zu Turbulenzen im Bankensektor und an den Finanzmärkten führen. Insbesondere für die Sparten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans, für die China inzwischen ein bedeutender Absatzmarkt ist, könnte der angestrebte Absatzzuwachs geringer ausfallen. Außerdem würde die niedrigere chinesische Nachfrage den Preisverfall bei Öl und anderen Rohstoffen weiter verschärfen, mit enorm nachteiligen Effekten für rohstoffexportierende Länder weltweit. Dies würde die Nachfrage in den automobilen Geschäftsfeldern in diesen Regionen massiv belasten. Hingegen wird in einer noch kräftigeren Entwicklung der chinesischen Wirtschaft eine weitere Chance gesehen. Auslöser eines solchen Ereignisses wäre eine rasche Wirkung der expansiven geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen, begleitet von einem deutlich anziehenden Konsum. Der höhere Zuwachs beim gesamtwirtschaftlichen Konsum bietet als Folge weitere Chancen für die oben genannten Geschäftsfelder.

Ein weiteres Risiko ist in einer weiteren Wachstumsabschwächung der **Schwellenländer** zu sehen. Schon in den zurückliegenden Jahren enttäuschten insbesondere große Volkswirtschaften wie Russland und Brasilien, und auch Länder wie Indonesien oder die Türkei entwickelten sich unterhalb ihrer Möglichkeiten. Eine Kombination aus schwachem Wachstum und hohen Zinsen erhöht in diesen Ländern das Risiko für einen Anstieg der Kreditausfälle, vor allem vor dem Hintergrund des teils markanten Kreditwachstums der vergangenen Jahre. Ein weiterer Rückgang der Rohstoffpreise sowie die Zinserhöhung in den USA könnten erneut zu starken Kapitalabflüssen, vor allem aus den rohstoffexportierenden Schwellenländern, führen. Dies würde die Finanzierungsbedingungen vor allem in den Schwellenländern verschlechtern, die aufgrund hoher Leistungsbilanzdefizite stark auf ausländisches Kapital angewiesen sind und eine hohe Auslandsverschuldung aufweisen. Finanzmarktturbulenzen bis hin zu Währungskrisen wären mögliche Konsequenzen und könnten die Konjunktur in den betroffenen Volkswirtschaften massiv belasten. Da Daimler in diesen Ländern entweder schon sehr aktiv ist beziehungsweise diese Märkte eine strategische Rolle spielen, hätte dies für die Absatzaussichten des Konzerns deutlich negative Folgen. Eine Chance ist in spürbaren Reformumsetzungen wichtiger Schwellenländer zu erkennen. Sollten strukturelle Reformen gerade in Ländern wie Indien oder Indonesien schnell und konsequent angegangen werden, würden globale Kapitalzuflüsse in diese Länder wieder zunehmen und somit auch neue Wachstumsspielräume entstehen. Darüber hinaus könnte eine reduzierte Unsicherheit auf den internationalen Finanzmärkten nach der ersten Zinsanhebung in den USA für positive Effekte insbesondere auf die Konjunktur in den Schwellenländern sorgen.

Mit dem **Konflikt zwischen Russland und der Ukraine** belastet seit 2014 ein zusätzliches Risiko die Entwicklung der Weltwirtschaft, das die makroökonomische Unsicherheit erhöht und sich negativ auf Geschäftsklima und Verbrauchervertrauen auswirkt. Eine Eskalation der Krise und die daraus resultierende Verschärfung von Sanktionen und Gegensanktionen hätten massive negative Auswirkungen auf die Konjunktur vor allem in Europa, deren konkretes Ausmaß schwer abzuschätzen ist. Auch Auswirkungen auf den Ölpreis in Form einer höheren Risikoprämie sind denkbar und würden Stimmung und Nachfrage in Ländern belasten, die stark von Erdölimporten abhängig sind. Nicht abzusehen sind ferner die Folgen eines möglichen Zahlungsausfalls Russlands beziehungsweise des Nicht-Bedienens fälliger Schulden.

Der Konflikt in **Syrien**, verstärkt durch die Offensive des »Islamischen Staats« (IS), gefährdet die Stabilität in der Region, vor allem auch im Nachbarland Irak. Der Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Iran und Saudi-Arabien verstärkt die Spannungen in der Region und reduziert die Chancen für eine Beilegung der herrschenden Konflikte. Auch wenn sich der Großteil der irakischen Ölproduktion außerhalb der vom IS kontrollierten Regionen befindet, bleiben Sorgen über mögliche Störungen der irakischen Öllieferungen oder ein weiteres Übergreifen des bewaffneten Konflikts in Syrien. Sollten die Ölpreise infolge eines Angriffs auf die Ölförderanlagen abrupt steigen, könnte das die Erholung in fragilen Volkswirtschaften Europas oder in den USA gefährden und von Ölimporten abhängige Schwellenländer belasten. Sollte der Ölpreis allerdings für längere Zeit auf so niedrigem Niveau bleiben, verbindet sich damit für die Weltwirtschaft aufgrund des Kaufkraftgewinns in Summe eine beträchtliche Wachstumschance. Darüber hinaus haben **Terroranschläge** durch den IS in der jüngeren Vergangenheit gezeigt, dass der Konflikt nicht weiter als regionales Risiko betrachtet werden kann. Sollte es infolge von weiteren Attentaten oder Übergriffen in Europa zu einem Unsicherheitsschock kommen, könnte das Investitionen und Verbrauchervertrauen auf breiter Basis untergraben und so auch realwirtschaftliche Effekte haben. Daneben könnten höhere Staatsausgaben, beispielsweise zur Bewältigung der Flüchtlingskrise und für Sicherheitsmaßnahmen, zu steigenden Fiskaldefiziten in Europa führen. Eine Chance stellt dagegen die Aufhebung der Sanktionen gegen den Iran dar. Die Wiederaufnahme der Wirtschaftsbeziehungen und ein enormer Nachholbedarf nach Ende der Sanktionen bergen ein großes Wachstumspotenzial, an dem auch die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und vor allem Daimler Trucks partizipieren können.

Auf den **globalen Finanzmärkten** könnte es in einem Marktumfeld mit relativ niedriger Liquidität zu starken Marktkorrekturen und Phasen außerordentlicher Volatilität kommen, wenn beispielsweise Markterwartungen hinsichtlich der Zentralbankaktivitäten in den USA oder Europa nicht erfüllt werden. Derartige Entwicklungen könnten weltweit das Investitionsklima belasten und sich negativ auf die Weltkonjunktur auswirken. Außerdem könnten Spannungen aufgrund der Volatilität der Wechselkurse und möglicher Manipulationen zur Wahrung der globalen Wettbewerbsfähigkeit zu einem Anstieg **protektionistischer Maßnahmen** und einer Art »Abwertungsrennen« führen. Dies würde den Welthandel deutlich belasten und künftiges Wachstum gefährden.

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die in den vorhergehenden Abschnitten beschriebene konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst.

Die Beurteilung **marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen** ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den Regionen gekoppelt, in denen der Daimler-Konzern tätig ist. Die potenziellen Auswirkungen der **Risiken auf die Absatzentwicklung** des Daimler-Konzerns werden in Risikoszenarien erfasst. Die Gefahr sich schlechter entwickelnder Märkte oder sich verändernder Marktbedingungen, insbesondere aufgrund des zum Teil instabilen makroökonomischen Umfelds sowie politischer oder wirtschaftlicher Unsicherheiten, besteht grundsätzlich für alle Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns und kann Veränderungen bezogen auf die geplanten Absätze und Bestände bewirken. Unterschiede zwischen den Geschäftsfeldern gibt es aufgrund der teilweise abweichenden regionalen Tätigkeitsschwerpunkte der einzelnen Segmente. Die Entwicklung der Märkte wird von den Geschäftsfeldern kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt. Für jedes Geschäftsfeld sind dabei klare Strategien formuliert, um profitables Wachstum und effizientes Vorgehen sicherzustellen.

Bestehende Unsicherheiten in Bezug auf die Entwicklungen der Märkte können auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie besser entwickeln als in den internen Prognosen und Prämissen, die der Zielplanung des Unternehmens zugrunde liegen, angenommen. Aufgrund der hohen Nachfrage, insbesondere in Bezug auf Fahrzeuge unterschiedlicher Baureihen des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars, sind marktwirtschaftliche **Chancen** denkbar, die durch den Aufbau zusätzlicher Produktionskapazitäten oder die Erhöhung des Produktionsumfangs der Geschäftsfelder abgedeckt werden könnten. Durch eine verbesserte Marktentwicklung oder eine Veränderung der Rahmenbedingungen im Markt existiert auch im Segment Daimler Trucks die Möglichkeit höherer Absätze von Fahrzeugen. Weitere Marktchancen werden durch die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses erkannt. Die bestehenden Marktchancen der Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns können jedoch nur genutzt werden, wenn die Produktion und entsprechende regionale Rahmenbedingungen hierauf ausgerichtet werden können und Lücken zwischen Nachfrage und Angebot rechtzeitig erkannt und abgedeckt werden. Die durch den Daimler-Konzern initiierbaren Maßnahmen zur Nutzung des Chancenpotenzials umfassen folglich eine Kombination aus dezentralen Vertriebs- und Marketingaktionen, zentraler, strategischer Produkt- und Kapazitätsplanung sowie Anpassung der Produktions- und Kostenstrukturen an sich verändernde Rahmenbedingungen.

Aufgrund der zum Teil angespannten **wirtschaftlichen Lage einiger Händler und Fahrzeugimporteure** könnten Unterstützungsleistungen notwendig werden, um die Leistungsfähigkeit der Geschäftspartner sicherzustellen. Die Ursache der Risiken liegt in deren jeweiligem Risikoumfeld. Unterstützungsleistungen würden die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der automobilen Geschäftsfelder belasten. Daher wird die finanzielle Lage strategisch relevanter Händler und Fahrzeugimporteure kontinuierlich überwacht. Entsprechende Risiken bestehen für Händler und Fahrzeugimporteure der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans.

Das erfolgreiche Produktportfolio des Daimler-Konzerns trägt zu einer vorteilhaften Positionierung gegenüber den Wettbewerbern bei. Ein möglicherweise steigender **Wettbewerbs- und Preisdruck** ist ein weiteres übergreifendes Risikofeld bezogen auf die automobilen Segmente. Hierbei können aufgrund einer aggressiven Preispolitik, der Einführung neuer Produkte durch Wettbewerber oder des Preisdrucks in Bezug auf das After-Sales-Geschäft gegebenenfalls Preise nicht wie erwartet durchgesetzt werden. Es ist möglich, dass daraus reduzierte Erträge resultieren oder sich die Wirkung durchgeführter Kosteneinsparungsmaßnahmen nicht vollständig im Ergebnis widerspiegelt. Der Umfang der Risiken orientiert sich dabei an der Größe des Absatzvolumens eines Geschäftsfelds. Je nach Ausprägung des regionalen Absatzes werden unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Hierzu gehören beispielsweise die Nutzung neuer Vertriebskanäle, Maßnahmen zur Stärkung des Markenbewusstseins und der Markentreue sowie Verkaufs- und Marketingaktionen. Diese Maßnahmen können auch auf die Absicherung der Geschäfte im Bereich After-Sales angewendet werden. Zudem setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Diese Programme umfassen finanzielle Anreize für Kunden. Entsprechende Maßnahmen zur Unterstützung des Segmentabsatzes würden sich nachteilig auf das erwartete Ergebnis auswirken. Zur frühzeitigen Erkennung zugehöriger Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring der Wettbewerber durchgeführt. Chancen können dabei entstehen, wenn bereits eingeplante absatzfördernde Maßnahmen nicht ausgeschöpft werden müssen.

Weitere Risiken und Chancen bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks betreffen die **Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte** und damit die Restwerte der produzierten Fahrzeuge. Im Rahmen des etablierten Restwertmanagementprozesses werden auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über das erwartete Preisniveau getroffen, auf deren Basis die Rückläufe aus Leasinggeschäften bewertet werden. Sollte aufgrund allgemeiner Marktentwicklungen eine negative beziehungsweise positive Abweichung von den Annahmen eintreten, besteht das Risiko schlechterer beziehungsweise die Chance besserer Fahrzeugrestwerte von Gebrauchtwagen. Die Maßnahmen umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Da die Zielerreichung des Geschäftsfelds Daimler Financial Services eng mit dem Geschäftsverlauf der automobilen Geschäftsfelder verbunden ist, spiegeln sich bestehende **Volumenrisiken und -chancen** auch im Segment Daimler Financial Services wider. Daimler Financial Services beteiligt sich in diesem Zusammenhang an Marketingaufwendungen, insbesondere für Werbemaßnahmen in den Medien.

Das Ausmaß der Risiken wird unverändert als »hoch« eingeschätzt. Aufgrund der Volatilitäten in den Märkten steigt die Summe der Marktrisiken insgesamt auf über 3 Mrd. €. Das Ausmaß der Chancen ist insbesondere aufgrund von Marktchancen im Segment Mercedes-Benz Cars gestiegen.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft
Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet Daimler seinen Kunden auch vielfältige Finanzierungsmöglichkeiten an – vor allem die Finanzierung oder das Leasing von Konzernprodukten. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Daimler Financial Services liegen vor allem in einer Verschlechterung der Bonität der Kreditnehmer, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden (**Adressenausfall- oder Kreditrisiko**). Daimler begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der Besicherung der Forderungen und einem State-of-the-Art-Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring von sowohl internen als auch makroökonomischen Frühwarnindikatoren. Sonstige Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft betreffen mögliche höhere Refinanzierungskosten infolge von Zinsänderungen (**Zinsänderungsrisiko**). Bei einer Anpassung der Kreditkonditionen für Kunden im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft aufgrund höherer Refinanzierungskosten können sich das Neugeschäft und das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services und auch der Absatz der automobilen Geschäftsfelder verringern. Risiken und Chancen ergeben sich zudem aus einer nicht fristenkongruenten Refinanzierung. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das **Risiko der Fristeninkongruenz** sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten minimiert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Weitere Informationen zum Kreditrisiko und zu den risikobegrenzenden Maßnahmen des Konzerns können der Anmerkung 32 des Konzernanhangs entnommen werden. Darüber hinaus resultieren aus dem Leasinggeschäft die in den Risiken zur Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte beschriebenen **Restwertrisiken** für die automobilen Geschäftsfelder. Das Ausmaß der Risiken und Chancen sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft wird unverändert als »niedrig« eingeschätzt.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen
Die Konzernrisiken auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Geschäftsfelder insbesondere aus den Preisschwankungen bei Rohstoffen. Daneben bestehen Risiken aus finanziellen Engpässen bei Lieferanten, Kapazitätsengpässen durch den Ausfall von Lieferanten sowie aus der Unterauslastung von Produktionskapazitäten bei Lieferanten. Insgesamt ist das Ausmaß der Risiken in Bezug auf den Beschaffungsmarkt unverändert als »hoch« einzuschätzen. Die Risikosituation in Bezug auf die Eintrittswahrscheinlichkeit hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht entspannt und wird nun mit »niedrig« bewertet. Chancen auf den Rohmaterialmärkten werden wie im Vorjahr nur in geringem Umfang erwartet.

Die **Rohmaterialpreise** zeigten eine Seitwärtsbewegung, wiesen zum Teil Preisverfälle im Geschäftsjahr 2015 auf und waren von mäßiger Volatilität geprägt. Der zum Jahresbeginn schwächere Euro/USD-Wechselkurs hatte einen großen Einfluss auf alle in USD notierten Rohstoffe. Aufgrund von weitestgehend unveränderten makroökonomischen Rahmenbedingungen werden in naher Zukunft Preisschwankungen mit unsicheren und uneinheitlichen Trends erwartet. Auf der einen Seite können die Rohstoffmärkte von politischen Krisen und Unsicherheiten – verbunden mit möglichen Versorgungsengpässen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelten Rohmaterialien beeinflusst werden; damit erhöht sich das Risiko aus Rohmaterialpreisen für die einzelnen automobilen Segmente. Auf der anderen Seite profitieren die automobilen Segmente beschaffungsseitig sowohl von der spürbar geringeren Dynamik der chinesischen Industrie als auch von dem erneut erwarteten leicht unterdurchschnittlichen Wachstum der Weltwirtschaft. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Automobilmärkten ein ausgeprägter Konkurrenzdruck herrscht. Ein drastischer Anstieg der Rohstoffpreise wäre zumindest temporär mit einer beträchtlichen konjunkturellen Wachstumseinbuße verbunden.

Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche **finanzielle Engpässe bei Lieferanten** frühzeitig zu erkennen und geeignete Abwehrmaßnahmen einzuleiten. Auch nach den zurückliegenden Krisenjahren ist die Situation bei einigen Lieferanten aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks weiterhin angespannt. Dies hat dazu geführt, dass einzelne oder gemeinschaftliche Unterstützungsmaßnahmen seitens der Fahrzeughersteller notwendig wurden, um deren Produktion und Absatz sicherzustellen. Im Rahmen des Lieferantenrisikomanagements werden in Abhängigkeit von erfassten Warnsignalen und der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine für Lieferanten vereinbart, an denen wichtige Leistungskennziffern an Daimler berichtet und bei Bedarf etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden.

Bei einem weiteren Absatzrückgang in wichtigen Schwellenländern besteht insbesondere im Geschäftsfeld Daimler Trucks das Risiko, dass Daimler einen deutlich geringeren Lieferabruf an fremdbeschafften Teilen von Lieferanten tätigen wird als ursprünglich geplant. Für die Lieferanten hätte dies eine **Unterauslastung von Produktionskapazitäten** zur Folge. Bei Fixkostenunterdeckungen bestünde das Risiko, dass Lieferanten eine Kompensationszahlung einfordern.

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen
Auch gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen 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 in Zukunft einen noch höheren Anteil des Forschungs- und Entwicklungsbudgets für die Erfüllung dieser Anforderungen aufwenden werden. Die Wahrscheinlichkeit für das Eintreten eines Risikos hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert und wird mit »mittel« bewertet; das Ausmaß der Risiken wird unverändert als »hoch« eingeschätzt.

Viele Länder haben bereits strengere **Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten** von Fahrzeugen erlassen oder bringen aktuell entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars** bestehen dabei insbesondere Risiken im chinesischen Markt. Die chinesischen Behörden haben für 2020 einen Flottendurchschnittsverbrauch von 5,0 l/100 km (ca. 117 g CO_2/km) als Industrieziel für Neuwagen definiert. Für das Jahr 2025 hat China im Rahmen seiner »Made in China 2025«-Strategie ein Industrieziel von 4,0 l/100 km (circa 94 g CO_2/km) kommuniziert. Bei Überschreitung der herstellerspezifischen Flottenziele droht die Verweigerung der Neuzulassung von Fahrzeugen beziehungsweise der Marktausschluss. Zudem werden derzeit neue Emissionsgesetzgebungen (China 6, Beijing 6) diskutiert. Es ist eine signifikante Verschärfung der bisherigen Gesetzgebungen zu erwarten.

Auch in der Europäischen Union bestehen anspruchsvolle Regelungen zum CO_2-Ausstoß von Neufahrzeugen. Ab 2020 ist industrieweit ein CO_2-Flottendurchschnittswert von 95 g CO_2/km zu erreichen. Dies ist nach einer einjährigen Übergangsphase erstmalig im Jahr 2021 für 100 % der Flotte verbindlich. Bei einer Überschreitung der sich aus dem durchschnittlichen Flottenfahrzeuggewicht ergebenden Daimler-Zielwerte wären Strafzahlungen (95 € pro g CO_2/km und Fahrzeug) fällig. Zusätzlich besteht durch die geplante Ablösung des NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) durch den WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) eine Unsicherheit, da weder die Einführungstermine des WLTP noch die Bedingungen der Umrechnung von WLTP in NEFZ-Werte zur Überprüfung des NEFZ-Flottenzieles bis voraussichtlich 2020 beziehungsweise die Fortschreibung des Flottenzieles in WLTP-Werten ab voraussichtlich 2021 final festgelegt sind. Nach heutigem Kenntnisstand wird die Umstellung auf WLTP die CO_2-Zielerreichung ab 2020 erschweren.

In Deutschland gibt es zudem Überlegungen, mit einem Regierungsprogramm den bisher schleppenden Absatz von Elektrofahrzeugen zu stimulieren. Bei den Konzepten zu Kaufanreizen wird auch über eine Gegenfinanzierung diskutiert. Hier besteht das Risiko, dass konventionelle Fahrzeuge über eine neue Zulassungsgebühr zur Finanzierung von Incentives höher belastet werden (auch in Abhängigkeit vom CO_2-Ausstoß). Dies gilt auch für die Besteuerung von Dienst- beziehungsweise Firmenwagen. Flottenkunden könnten dann auf kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge ausweichen.

Die Treibhausgas- beziehungsweise Verbrauchsgesetzgebung in den USA sieht vor, dass die US-Neuwagenflotte im Jahr 2025 durchschnittlich nur noch 163 g CO_2/Meile (ca. 100 g CO_2/km) emittieren darf. Diese Vorgaben erfordern ab dem Modelljahr 2017 eine durchschnittliche Reduktion der CO_2-Emissionen von jährlich 5 % bei den Pkw und anfänglich 3,5 % bei den SUVs und Pickups, für die damit bis 2022 ein etwas geringerer Anspannungsgrad gilt. Das trifft die deutschen Premiumhersteller und damit auch das Segment Mercedes-Benz Cars stärker als zum Beispiel die amerikanischen Hersteller. So können aufgrund einer weiterhin starken Nachfrage nach großen, leistungsstarken Motoren in den USA und auch in Kanada monetäre Strafen nicht ausgeschlossen werden.

In zahlreichen weiteren Ländern existieren ähnliche Gesetze oder sind derzeit in Vorbereitung, beispielsweise in Japan, Südkorea, Indien, Kanada, der Schweiz, Mexiko, Saudi-Arabien, Brasilien und Australien.

Daimler berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktplanungen. Die zunehmend anspruchsvolleren Zielsetzungen erfordern signifikante Anteile von Plug-In-Hybriden oder anderen elektrifizierten Antrieben. Der Markterfolg dieser Antriebskonzepte wird maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur und von Fördermaßnahmen. Da das Marktumfeld nicht sicher vorhergesagt werden kann, verbleibt ein Restrisiko.

Im Jahr 2015 ist insbesondere die für die Erreichung der anspruchsvollen CO_2-Ziele in der EU wichtige Dieseltechnologie durch Luftqualitätsprobleme in Städten (Überschreitungen der Grenzwerte bei NOx) und verstärkt durch Manipulationen eines Wettbewerbers bei der Erfüllung von Emissionsvorschriften unter Druck geraten. In diesem Umfeld wurden oder werden noch große Teile des Real-Driving-Emission-Gesetzes (RDE) auf den Weg gebracht. Dies führte zu einer sehr ambitionierten Gesetzgebung, die ab 2017 sehr aufwendige Abgasnachbehandlungstechnologien erfordern wird. Es bleibt abzuwarten, inwiefern die negativen Schlagzeilen und die Androhung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge die Kunden verunsichert haben und sich dadurch Verschiebungen im Antriebs-Portfolio (weniger Diesel, mehr Benziner) ergeben. Sollte Letzteres dauerhaft eintreten, wären zur CO_2-Flottenzielerreichung ab 2020 weitere Maßnahmen erforderlich. Wir machen darauf aufmerksam, dass verschiedene Umweltbehörden in Europa und in den USA Anfragen zu Testergebnissen an uns gestellt haben. Einige Anfragen konnten bereits ohne Feststellungen beendet werden, andere Diskussionen halten noch an.

Nach der EU-Richtlinie 2006/40/EG erhalten seit dem 1. Januar 2011 nur diejenigen Fahrzeuge eine Typgenehmigung, deren Klimaanlage mit einem **Kältemittel** befüllt ist, das bestimmte Kriterien hinsichtlich der Klimafreundlichkeit erfüllt. Für Fahrzeuge, die aufgrund früher erteilter Typgenehmigungen gebaut werden, sieht die Richtlinie eine Übergangszeit bis zum 31.12.2016 vor. Fahrzeuge von Mercedes-Benz werden die ab dem 1. Januar 2017 geltenden gesetzlichen Anforderungen durch den Einsatz von CO_2-Klimaanlagen sowie des Kältemittels R1234yf in Kombination mit einer speziell entwickelten Schutzeinrichtung, die je nach Fahrzeugkonfiguration verwendet wird, vollumfänglich erfüllen. Die EU-Kommission hat im Dezember 2015 beschlossen, Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) einzureichen. Die Kommission sieht einen Verstoß gegen die Rahmenrichtlinie für Typengenehmigungen durch deutsche Behörden. Derzeit geht der Konzern nicht davon aus, dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenlage ergeben.

Strenge Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen sind auch für das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** mit Risiken behaftet. So sind für die schweren Nutzfahrzeuge in Japan im Jahr 2006 und in den USA im Jahr 2011 Gesetze zur Reduzierung von Treibhausgasen und Kraftstoffverbrauch verabschiedet worden. In den USA wurde im Juli ein Gesetzesvorschlag für eine Verbrauchs- und Treibhausgasgesetzgebung veröffentlicht, der voraussichtlich ab den Jahren 2021 bis 2027 zu erfüllen sein wird. Da das Gesetz erst Mitte 2016 verabschiedet wird, können die Konsequenzen für Daimler Trucks noch nicht vollständig beurteilt werden. China hat einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der voraussichtlich ab 2017 auch die Exporte dorthin betreffen und zusätzlichen Aufwand erfordern wird. Die Europäische Kommission arbeitet zurzeit an einem Messverfahren zur Erfassung des CO_2-Ausstoßes von schweren Nutzfahrzeugen, das

voraussichtlich ab 2018 anzuwenden sein wird. Wir müssen davon ausgehen, dass die gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein werden. Auch für die leichten Nutzfahrzeuge sind sehr anspruchsvolle CO_2-Emissionsvorschriften geplant beziehungsweise beschlossen, die vor allem langfristig eine Herausforderung für das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans**, das im Wesentlichen das schwere Segment der N1-Fahrzeuge bedient, darstellen. So darf die europäische Flotte der N1-Fahrzeuge im Durchschnitt ab 2017 nicht mehr als 175 g CO_2/km und ab 2020 nicht mehr als 147 g CO_2/km emittieren. Ansonsten können Strafzahlungen nicht ausgeschlossen werden. In den USA ist Mercedes-Benz Vans sowohl von der Verbrauchs- und Treibhausgasregulierung von Pkw und schweren Nutzfahrzeugen in unterschiedlichem Maße betroffen. Die Verschärfung der Grenzwerte für die Jahre 2021 bis 2027 wird auch Mercedes-Benz Vans betreffen.

Aufgrund seiner von jeher starken Fokussierung auf Fahrzeugsicherheit erwartet Daimler derzeit keine zusätzlichen Risiken aus den weltweit gesetzlich vorgeschriebenen **Sicherheitsvorschriften**.

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, Lärm und Emissionen an Bedeutung zu. Drastische Maßnahmen wie generelle Zulassungsbeschränkungen, beispielsweise in Peking, Guangzhou und Shanghai, werden zunehmend angewandt und können die Absatzentwicklung insbesondere in den Wachstumsmärkten dämpfen. In europäischen Städten erhöhen zunehmend Maßnahmen wie Einfahrbeschränkungen beziehungsweise Einfahrverbote sowie Straßenbenutzungsgebühren den Druck auf eine Reduzierung des Individualverkehrs. Daraus erwächst Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen einschließlich Carsharing-Diensten. Um die sich daraus ergebenden Chancen zu nutzen, ist Daimler mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen (unter anderem mit car2go, moovel, RideScout und mytaxi) am Markt vertreten.

Daimler verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Die große Herausforderung der nächsten Jahre wird sein, in jedem Markt das passende Antriebsportfolio und die passende Produktpalette anzubieten und dabei gleichzeitig Kundenwünsche, interne Wirtschaftlichkeitsziele und gesetzliche Vorgaben zu erfüllen. Bei einer optimalen Ausgestaltung von Portfolio und Markteinführungsstrategien können hieraus auch Wettbewerbsvorteile entstehen.

Darüber hinaus könnte die Position des Daimler-Konzerns in wichtigen ausländischen Märkten durch die **Zunahme bilateraler Freihandelsabkommen beeinflusst werden**. Sofern bilaterale Abkommen ohne die Beteiligung der EU beziehungsweise ohne den Abschluss gleichwertiger Abkommen der Europäischen Union abgeschlossen werden, könnte das die Position des Daimler-Konzerns signifikant beeinträchtigen. Gleichzeitig könnten daraus jedoch auch Chancen für den Daimler-Konzern entstehen, sollte die EU Abkommen mit Märkten abschließen, denen kein Pendant seitens wichtiger Wettbewerbsmärkte entgegensteht.

Ferner besteht die Gefahr, dass einzelne Länder bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Insbesondere in China und in den Märkten der Entwicklungs- und Schwellenländer werden unter anderem durch erschwerte Zertifizierungsprozesse zunehmend Tendenzen festgestellt, den Zuwachs von Importen zu begrenzen und mithilfe von **industriepolitischen Maßnahmen** Investitionen ins Land zu holen. Darüber hinaus ist insbesondere auch eine Tendenz zur Verschärfung im Wettbewerbsrecht zu beobachten.

Um sich diesen Rahmenbedingungen anzupassen, hat Daimler bereits die lokale Wertschöpfung in wichtigen Märkten erhöht und damit rechtzeitig die Weichen gestellt. Auf Basis der zunehmenden Marktnähe der Produktionsstandorte ergeben sich zusätzliche Chancen für den Daimler-Konzern wie zum Beispiel logistische Vorteile oder Chancen in der Potenzialausschöpfung der Märkte.

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle ↗ B.60 dargestellt.

Produktions- und Technologierisiken und -chancen
Wesentliche Erfolgsfaktoren bei der Durchsetzung des gewünschten Preisniveaus für die Produkte des Daimler-Konzerns und folglich für die Erreichung der Unternehmensziele sind das Markenimage, das Design, die Qualität und damit die Kundenakzeptanz der erzeugten Produkte sowie technische Merkmale auf der Basis innovativer Forschung und Entwicklung. Überzeugende Lösungen, die zum Beispiel ein unfallfreies Fahren unterstützen oder das Verbrauchs- und Emissionsverhalten der Produkte weiter verbessern, wie Diesel-Hybrid- und Elektrofahrzeuge, sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung. Aufgrund der steigenden technischen Komplexität, des kontinuierlich wachsenden Umfangs an zu

B.60
Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Produktions- und Technologierisiken	niedrig	hoch	Produktions- und Technologiechancen	–
Informationstechnische Risiken	niedrig	mittel	Informationstechnische Chancen	–
Personalrisiken	mittel	hoch	Personalchancen	–
Risiken aus Beteiligungen/Kooperationen	mittel	mittel	Chancen aus Beteiligungen/Kooperationen	niedrig

erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen und des Unternehmensanspruchs, die Qualitätsstandards des Daimler-Konzerns einzuhalten und stetig zu erhöhen, unterliegt die Einführung und Erstellung der Produkte in den automobilen Geschäftsfeldern Produktions- und Technologierisiken.

Innovationen und Technologiechancen zur fortschrittlichen und zukunftsfähigen Gestaltung der Produktpalette fließen in die strategische Produktplanung der automobilen Geschäftsfelder ein. Im Rahmen eines kontinuierlichen Prozesses wird stetig geprüft, ob das Produktionsniveau über Schichtmodelle, den weltweiten Produktionsverbund, Investitionsvorhaben oder eine Flexibilisierung der Produktionsanlagen erhöht werden kann. Um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Produktionsanlagen bezogen auf die Vielfalt des Produktportfolios des Daimler-Konzerns zu sichern und zusätzliche Produktionskapazitäten zur Ermöglichung des Ergreifens von sich bietenden Chancen aufzubauen, erfolgen kontinuierlich Modernisierungen, Ausbau-, Aufbau- und Umstrukturierungsaktivitäten bezogen auf Standorte des Daimler-Konzerns und Kooperationen. Mit der **Durchführung der Modernisierungsmaßnahmen und Neueinführung von Produkten** sind in der Regel hohe Investitionen verbunden. Es kann dabei zum Beispiel aufgrund von Vorgaben oder Verzögerungen in den Anlaufphasen einer Neuerung oder im Rahmen eines Produktlebenszyklus zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen. Zur Erreichung des sehr hohen Qualitätsniveaus, eines der wesentlichen Entscheidungsmerkmale der Kunden für die Produkte des Daimler-Konzerns, ist es notwendig, dass Investitionen in neue Produkte und Technologien fließen, die teilweise über den eigentlich geplanten Umfang hinausgehen. Diese Kostenabweichung würde sich dann entsprechend auf das Ergebnis bei der Einführung einer neuen Baureihe oder Produktgeneration auswirken. Hiervon sind die automobilen Geschäftsfelder betroffen, die aktuell ein Produkt einführen beziehungsweise eine Produkteinführung geplant haben oder entsprechende Produktionsaufbau- und -umbauaktivitäten durchführen, gegebenenfalls in Abhängigkeit von bestimmten regionalen Rahmenbedingungen. Insbesondere der Aufbau von Produktionskapazitäten auf dem chinesischen Markt ist aufgrund der unsicheren Marktentwicklung risikobehaftet. Zur Steuerung dortiger Qualitätsrisiken dient die Etablierung effizienter Produktionsprozesse. Zudem müssen Abhängigkeiten zwischen Vertragspartnern sowie mögliche Veränderungen der Rahmenbedingungen in China in die lokalen Entscheidungsprozesse miteinbezogen werden.

Es besteht auch prinzipiell die Gefahr, dass aufgrund von Infrastrukturproblemen, Ausfällen bei **Produktions- oder Fabrikanlagen** oder in der Versorgung durch Energieanbieter das Produktionsniveau nicht auf dem geplanten Stand gehalten werden kann und folglich Kosten anfallen. Entsprechende Risiken bestehen vorrangig für das Segment Mercedes-Benz Cars. Die Produktionsanlagen werden regelmäßig gewartet und für potenziell betroffene Anlagen präventiv Ersatzteile vorgehalten.

Die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugkomponenten zum richtigen Zeitpunkt sowie zum Teil durch regionale Vorgaben verursachte Schwierigkeiten oder Unterbrechungen in der Zulieferkette können Engpässe hervorrufen. Zur Vermeidung solcher **Engpasssituationen** wird Wert darauf gelegt, dass Kapazitätsengpässe durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Zulieferwege sowie die Lieferbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht. Die fortwährende Modernisierung der Produktionsanlagen, das Lieferantenmanagement sowie weitere Überwachungsaktionen dienen der Prävention in diesem Risikofeld.

Garantie- und Kulanzansprüche könnten auftreten, wenn die Qualität der Produkte der automobilen Geschäftsfelder nicht den Anforderungen der Kunden entspricht, eine Vorschrift nicht vollständig eingehalten wird oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form erfüllt werden kann. Der Daimler-Konzern arbeitet stetig und intensiv daran, die Produktgüte bei gleichzeitig wachsender Produktkomplexität auf einem sehr hohen Niveau zu halten, um die Gefahr von korrigierenden Maßnahmen am Endprodukt zu vermeiden und damit dem Kunden das bestmögliche Produkt zu liefern. Zudem sind im Daimler-Konzern Prozesse implementiert, die fortwährend die Kundenmeinung über getätigte Unterstützungsleistungen einholen, um das Serviceangebot und die Kundenzufriedenheit kontinuierlich zu verbessern.

Die Produktions- und Technologierisiken haben aufgrund präventiver Maßnahmen weiterhin eine geringe Eintrittswahrscheinlichkeit. Sie bewegen sich aufgrund der stetig hohen Anzahl an Produktneueinführungen bezogen auf das Ausmaß auf einem gleichbleibenden hohen Niveau.

Informationstechnische Risiken und Chancen

Die bei Daimler konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie bietet neue Möglichkeiten für die Steigerung des Kundennutzens und der Unternehmenswerte. Damit verbunden sind aber auch Risiken, die sich aus der zunehmenden Abhängigkeit der Produkte und Geschäftsprozesse von der IT ergeben. Hinzu kommen spezifische Risiken aufgrund der Verwendung und Verfügbarkeit neuer Technologien im Rahmen der Digitalisierung, die beispielsweise die Produkte, deren Nutzung oder das operative Geschäft beeinträchtigen können. Nach wie vor ist es für ein globales Unternehmen wie Daimler von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden. Hierfür müssen dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Risiken, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-System-Ausfällen zur Folge haben oder den Verlust und die Verfälschung von Daten verursachen könnten, werden deshalb über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und bewertet. Daimler hat geeignete Maßnahmen definiert, damit Risiken vermieden oder mögliche Schäden begrenzt werden können. Diese Maßnahmen werden laufend an die sich verändernden Umstände angepasst. 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. Ein IT Security Operations Center koordiniert potenzielle Gefährdungen durch Cyber-Kriminalität und Hacker-Angriffe. Den wachsenden Anforderungen an Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit der Daten begegnet Daimler mit vielfältigen präventiven und korrektiven Maßnahmen. Auch für den Schutz der Produkte und Dienstleistungen des Daimler-Konzerns werden notwendige Vorkehrungen getroffen. Trotz aller Vor-

kehrungen können Störungen in der Informationstechnologie und dadurch negative Auswirkungen auf die Geschäftsprozesse nicht vollständig ausgeschlossen werden. Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit der IT-Risiken sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Personalrisiken und -chancen
Der Erfolg des Daimler-Konzerns ist wesentlich von seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und deren Know-how abhängig. Täglich bringen sie sich mit ihren Vorstellungen und Ideen in die jeweiligen Tätigkeiten und Arbeitsprozesse ein und tragen damit wesentlich zu Verbesserungen und Innovationen bei.

Zur Unterstützung dieser Prozesse hat der Daimler-Konzern ein **Ideenmanagement** etabliert, über das Verbesserungsvorschläge und Ideen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingebracht werden können. Die zielgerichtete Verarbeitung der eingehenden Informationen in das betriebliche Vorschlagswesen und die Übernahme geeigneter Ideen in einen Bewertungsprozess durch Gutachter und Prozesseigner wird über das etablierte IT-System »idee.com« unterstützt. Hierdurch soll eine systematische und dauerhafte Förderung von Ideen und Verbesserungsvorschlägen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgen.

Zudem schaffen Arbeitsgruppen Prozesse und Instrumente, die neue Geschäftsideen erzeugen und die bereichsübergreifende Zusammenarbeit etablieren. Im Themenfeld **Business Innovation** besteht in diesem Zusammenhang eine Online-Community, in der Vorschläge zur Diskussion gebracht werden, die alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewerten und weiterentwickeln können.

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler tätig ist, jedoch nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche bestehenden Personalrisiken, tragen zu einer gezielten Nachwuchs- und Know-how-Sicherung bei und stellen gleichzeitig die Transparenz über die Ressourcen sicher. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren dabei unter anderem von den Angeboten der Daimler Corporate Academy und der Transparenz, die durch ein weltweit einheitliches Performance- und Potenzialmanagementsystem geschaffen wird. Die demografische Entwicklung zwingt das Unternehmen zudem, mit den Veränderungen durch eine älter werdende Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs zu sichern. Dies wird durch Maßnahmen im Generationenmanagement adressiert. Bei Eintritt des Risikos ist abhängig von der Tragweite der Personalengpässe mit einer Einflussnahme auf die unternehmerische Tätigkeit und folglich auch auf das Ergebnis des Daimler-Konzerns zu rechnen. Weitere Risiken bestehen im Kontext von Verhandlungen über tarifliche Rahmenbedingungen. Eine segmentierte Beurteilung des Personalrisikos wird nicht vorgenommen, da sich die beschriebenen Risiken nicht fokussiert auf ein bestimmtes Geschäftssegment beziehen, sondern segmentübergreifende Gültigkeit haben. Die Kategorie der Personalrisiken ist im Vergleich zum Vorjahr unverändert in Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen
Die Zusammenarbeit mit Partnern in Beteiligungen (assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten) und Kooperationen ist für Daimler von zentraler Bedeutung. Neben einem besseren Zugang zu Wachstumsmärkten und neuen Technologien dienen die Beteiligungen und Kooperationen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um dem Wettbewerbsdruck in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen.

An den Risiken und Chancen der Beteiligungen partizipiert der Daimler-Konzern grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote. Die möglichen Risiken umfassen unter anderem negative wirtschaftliche Entwicklungen oder einen zeitlich verzögerten Aufbau von Entwicklungs- und Produktionsstrukturen bei den Beteiligungen und Kooperationen, wodurch die Wachstumsziele der betroffenen Segmente beeinträchtigt werden könnten. Entsprechende Risiken und Chancen werden der jeweils verursachenden Risiko- und Chancenkategorie im Lagebericht zugerechnet. Durch eine Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben. Ein Verkauf oder die Geschäftssituation einer Beteiligung können zudem finanzielle Verpflichtungen verursachen oder es können erwartete Einkünfte ausbleiben. Risiken aus Beteiligungen bestehen bei den Segmenten Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans sowie bei direkt dem Konzern zugerechneten Beteiligungen. Alle Beteiligungen unterliegen einem kontinuierlichen Überwachungsprozess, um sie bei Bedarf zeitnah zu unterstützen und deren Profitabilität sicherzustellen. Auch die Werthaltigkeit der Investitionen wird laufend überwacht. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen an den weltweiten Aktienmärkten hat sich die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken im Vergleich zum Vorjahr von »niedrig« auf »mittel« erhöht.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaß dieser Risiken und Chancen werden in Tabelle ↗ **B.61** dargestellt.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrunde liegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiko- und Chancen-Profile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiko- und Chancen-Profilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Daimler ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen, Commodity-Preisen und Aktienkursen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Daimler steuert und überwacht Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit- und Länderrisiken ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen (marktsensitive Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere) sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken und -chancen
Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollar, des Chinesischen Renminbi, des Britischen Pfund und anderer Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance 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 großer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerks jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Daimler sichert das Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und -optionsgeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen 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 in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen
Daimler nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler Financial Services, für das grundsätzlich eine fristenkongruente Refinanzierung vorgenommen wird. 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 zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Aktienkursrisiken und -chancen
Der Konzern unterliegt Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen. Daimler besitzt zum 31. Dezember 2015 ausschließlich Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden (vor allem Nissan und Renault) oder at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden (im Wesentlichen BAIC Motor). Diese Anlagen bezieht der Konzern nicht in eine Marktrisikoanalyse ein. Zu den Risiken und Chancen bezüglich Beteiligungen verweisen wir auf den Abschnitt »Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen«.

Commodity-Preis-Risiken und -Chancen
Wie bereits im Kapitel »Beschaffungsmarktrisiken« beschrieben, ist Daimler im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teilelieferungen und Rohstoffen ausgesetzt. Der Konzern begegnet diesen beschaffungsseitigen Risiken mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. In geringem Umfang werden für den Bezug bestimmter Metalle auch derivative Finanzinstrumente mit dem Ziel eingesetzt, die Marktpreisrisiken zu reduzieren.

Kreditrisiken
Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Risiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns; auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird auf Seite 144 eingegangen. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. Um der

B.61
Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Wechselkursrisiken	niedrig	hoch	Wechselkurschancen	hoch
Zinsänderungsrisiken	niedrig	niedrig	Zinsänderungschancen	niedrig
Commodity-Preis-Risiken	niedrig	niedrig	Commodity-Preis-Chancen	niedrig
Kreditrisiken	niedrig	niedrig	Kreditchancen	–
Länderrisiken	niedrig	niedrig	Länderchancen	–
Risiken im Zusammenhang mit Pensionsplänen	niedrig	hoch	Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen	hoch
Risiken aus Ratingveränderungen	niedrig	niedrig	Chancen aus Ratingveränderungen	niedrig

im Zuge der Finanzkrise eingetretenen Bonitätsverschlechterung des Bankensektors zu begegnen, wurde die Limitmethodik für Exposures mit Finanzinstitutionen in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

Länderrisiken
Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften oder Kunden sowie Kapitalanlagen bei Tochtergesellschaften oder Joint Ventures resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (zum Beispiel für grenzüberschreitende Kundenfinanzierungen und für Hartwährungsportfolios von Financial-Services-Gesellschaften) und Investitionsschutzversicherungen gegen politische Risiken in Hochrisikoländern. Außerdem verfügt Daimler über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden.

Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält Anmerkung 32 des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in Anmerkung 31 des Konzernanhangs.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen
Daimler gewährt leistungsbasierte Pensionszusagen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze, könnten den Finanzierungsstatus und das Konzern-Eigenkapital des aktuellen Geschäftsjahres negativ oder positiv beeinflussen sowie zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Geschäftsjahr führen. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, können den Wert des Planvermögens vermindern beziehungsweise erhöhen. Die derzeit gestiegene Volatilität auf den Finanzmärkten erhöht die Risiken und Chancen sowohl für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen als auch für die Planvermögen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit den Pensionsplänen können in einzelnen Ländern zu Zahlungsverpflichtungen führen, wenn eine Unterdeckung der Pläne in diesen Ländern auszugleichen ist. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ihren Risiken finden sich in Anmerkung 22 des Konzernanhangs.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen
Die Ratingagenturen Standard & Poor's Ratings Services, Moody's Investors Service, Fitch Ratings und DBRS bewerten die Kreditwürdigkeit von Daimler. Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit Ratings. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Gegebenenfalls könnte die Reputation des Konzerns unter einer schlechteren Kreditbonität leiden. Darüber hinaus könnten Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Daimler AG absehen. Wenn sich die mit dem angestrebten Geschäftswachstum verbundenen Ergebnis- und Cash-Flow-Erwartungen des Konzerns nicht realisieren lassen, könnten daraus Risiken für das Rating von Daimler entstehen. Verbesserte Bonitätsbewertungen könnten zu einer Senkung der Finanzierungskosten beitragen sowie den Zugang zu Finanzierungsquellen am Geld- und Kapitalmarkt erleichtern. Sofern sich die positive Geschäftsentwicklung des Konzerns fortsetzt und sich die Ertrags- und Finanzlage des Konzerns gleichermaßen positiv entwickelt, könnten sich Chancen für eine Höherbewertung der Kreditwürdigkeit durch die Ratingagenturen ergeben.

Risiken aus Garantien, rechtliche und steuerliche Risiken

Weiterhin ist der Konzern Risiken aus Garantien und rechtlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist. Im Jahr 2015 wurde das Risiko- und Chancenmanagementsystem um steuerliche Risiken erweitert. Für diese Risiken erfolgt keine quantitative Bewertung.

Risiken aus Garantien
Aus der Begebung von Garantien resultieren Haftungsrisiken für den Konzern. So ist Daimler am Mauterhebungssystem für Nutzfahrzeuge in Deutschland beteiligt, das Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen 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 die Daimler Financial Services AG mit den anderen Konsortialpartnern von Toll Collect (Deutsche Telekom AG und Cofiroute S.A.) für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Mautsystem sowie im Zusammenhang mit einer Call-Option der Bundesrepublik Deutschland übernommen hat. Die Garantien können in Anspruch genommen werden, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen, bestimmte vertraglich definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen geltend macht, die endgültige Betriebserlaubnis nicht erteilt wird, die Toll Collect GmbH Vertragspflichten verletzt, sie nicht über die geforderte Ausstattung verfügt oder wenn die Bundesrepublik Deutschland die Toll Collect GmbH übernimmt. Das maximale Verlustrisiko für den Konzern aus diesen Garantien kann beträchtlich sein. Weitergehende Informationen können Anmerkung 29 (Rechtliche Verfahren) und Anmerkung 30 (Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

Rechtliche Risiken
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 Themen wie die Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, wettbewerbsrechtliche Verfahren und Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Diese Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben. Da die Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es 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 jeweilige endgültige Ausgang einzelner rechtlicher Verfahren das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode beeinflussen 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 Anmerkung 29 des Konzernanhangs entnommen werden.

Steuerliche Risiken
Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Im Konzern sind mehrere Jahre steuerlich noch nicht endgültig veranlagt. Aufgrund von Änderungen der lokalen Steuergesetze beziehungsweise der Rechtsprechung und unterschiedlichen Auslegungen – insbesondere auch im Bereich von grenzüberschreitenden Transaktionen – durch die Finanzverwaltungen in den verschiedenen Jurisdiktionen können sich negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht und bei Bedarf Maßnahmen ergriffen.

Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

Die Gesamtrisikosituation des Konzerns setzt sich aus den Einzelrisiken aller Risikokategorien der Geschäftsfelder, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten zusammen. Neben den beschriebenen Risikokategorien gibt es unvorhersehbare Ereignisse, die Produktions- und Geschäftsprozesse stören können, beispielsweise Naturkatastrophen, politische Instabilitäten oder terroristische Anschläge. Hierfür werden Notfallpläne entwickelt, um die Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit zu ermöglichen, sowie vorbeugende Schutzvorkehrungen etabliert und, wenn möglich, Versicherungen abgeschlossen. Risiken im Zusammenhang mit Compliance werden in den Risikomanagementprozess einbezogen und kontinuierlich überwacht. Regelmäßige Schulungen zielen darauf ab, Compliance-Verstößen vorzubeugen.

Zusätzlich zu den beschriebenen Risikoarten gibt es Risiken, die die Reputation des Daimler-Konzerns als Ganzes betreffen. Die Haltung des Unternehmens in Bezug auf Themenstellungen wie Ethik und Nachhaltigkeit steht im Fokus der Öffentlichkeit. Darüber hinaus verfolgen Kunden und Kapitalmärkte, wie das Unternehmen auf die technologischen Herausforderungen der Zukunft reagiert und wie es ihm gelingt, zeitgemäße und technologisch führende Produkte auf den Märkten anzubieten. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden. Zudem ist der sichere Umgang mit sensiblen Daten Voraussetzung dafür, die Geschäftsbeziehungen zu Kunden und Lieferanten in einem vertrauensvollen, partnerschaftlichen Umfeld zu betreiben.

Für ein Gesamtbild führt das Konzernrisikomanagement die beschriebenen Informationen über Risiken und Chancen aus den einzelnen Organisationseinheiten zusammen. Die Gesamtsituation bezogen auf Risiken und Chancen des Konzerns ergibt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Die Situation des Daimler-Konzerns hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert. Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, sind hierbei aktuell nicht erkennbar. Vor dem Hintergrund, dass weiterhin beträchtliche gesamtwirtschaftliche und branchenbedingte Risiken bestehen, können Rückschläge auf dem Weg zur nachhaltigen Realisierung der angestrebten Wachstums- und Renditeziele nicht völlig ausgeschlossen werden. Die genannten Chancen stellen für den Daimler-Konzern Potenziale und gleichzeitig Herausforderungen dar. Mit gezielter und flexibler Ausrichtung der Produktionsprogramme und Vertriebsaktivitäten an sich verändernde Rahmenbedingungen sind die Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns bestrebt, ihre jeweiligen Zielsetzungen und Planungen abzusichern oder zu übertreffen. Soweit es im Einflussgebiet des Daimler-Konzerns liegt und sich Maßnahmen als wirtschaftlich erweisen, setzt sich das Unternehmen für die Realisierung des Chancenpotenzials ein. Die letztjährig genannten Chancen konnten zu großen Teilen realisiert werden. Die dafür umgesetzten Maßnahmen wirken sich nachhaltig positiv auf das Unternehmensergebnis aus.

Der Konzern ist zuversichtlich, dass durch das etablierte Risiko- und Chancenmanagementsystem im Unternehmen Risiken und Chancen auch in Zukunft frühzeitig erkannt werden und damit der aktuell bestehenden Risikosituation erfolgreich begegnet werden kann sowie Chancenpotenziale genutzt werden können.

Prognosebericht

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf der im Dezember 2015 von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Operativen Planung der Daimler AG. Grundlage dieser Planung sind die von uns gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte. Dabei handelt es sich um Einschätzungen des Unternehmens, die sich auf einschlägige Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen unserer Vertriebsgesellschaften stützen. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder sowie 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 des aktuellen Geschäftsverlaufs passen wir unsere Erwartungen allerdings laufend an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand im Februar 2016.

Die Grundlage unserer Einschätzungen für das Jahr 2016 sind weitgehend stabile wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Erwartung, dass sich der Aufwärtstrend der Weltwirtschaft und der weltweiten Automobilnachfrage fortsetzt. Die von uns skizzierte Entwicklung unterliegt verschiedenen Chancen und Risiken, die im Risiko- und Chancenbericht detailliert erläutert werden. S. 138 ff.

Weltwirtschaft

Zum Jahresanfang 2016 folgt die Weltwirtschaft weiterhin einem verhaltenen Wachstumspfad. Wesentliche Stütze der globalen Konjunktur bleiben dabei vor allem die solide wachsenden fortgeschrittenen Volkswirtschaften. Erstmals seit fünf Jahren könnten aber auch die Schwellenländer mit einem leichten Anstieg ihrer gesamtwirtschaftlichen Zuwachsrate wieder den Aufwärtstrend unterstützen.

Die aktuellen Frühindikatoren deuten für die US-amerikanische Volkwirtschaft auf eine Fortsetzung des nun schon sechs Jahre währenden Aufschwungs hin. Diese Aussichten basieren auf der anhaltend soliden Inlandsnachfrage und dabei vor allem auf dem robust wachsenden privaten Konsum. Daran sollte auch die Tatsache nichts ändern, dass die amerikanische Notenbank die Phase der Nullzinsen hinter sich gelassen hat. Die Mehrzahl der Analysten erwartet daher ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2 bis 2,5 %.

Deutlich zurückhaltender sind die konjunkturellen Aussichten dagegen für Japan. Um den veranschlagten BIP-Zuwachs von etwas mehr als 1 % zu erreichen, ist es vor allem erforderlich, dass der private Konsum nach dem Minus des Jahres 2015 wieder ins Positive dreht.

Die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion (EWU) sollte ihre konjunkturelle Erholung auch im Jahr 2016 fortsetzen. Die jüngsten, nochmals expansiveren geldpolitischen Maßnahmen der Europäischen Zentralbank, der vergleichsweise schwache Euro, steigende Realeinkommen und der anhaltende Rückenwind durch niedrige Rohstoffpreise dürften dabei die wesentlichen Treiber sein. Inwieweit die dominierenden politischen Ereignisse wie die Flüchtlingskrise und die weiterhin bestehenden Unsicherheiten rund um den Ukraine-Konflikt die konjunkturellen Perspektiven in Europa beeinflussen, lässt sich zum Jahresanfang 2016 noch nicht abschätzen. Zurzeit wird davon ausgegangen, dass die EWU ein Wirtschaftswachstum in der Größenordnung von 1,5 % bis 2 % erzielen könnte. Für die deutsche Wirtschaft liegen die Wachstumserwartungen in einem ähnlichen Korridor. Mit einem Zuwachs von über 2 % dürfte die britische Wirtschaft trotz der Diskussionen über den Verbleib in der Europäischen Union erneut kräftig zulegen.

Von zentraler Bedeutung für die Weltwirtschaft ist nach wie vor die Entwicklung Chinas. Trotz der aktuellen Unsicherheiten im Hinblick auf den chinesischen Aktienmarkt und die Entwicklung des Wechselkurses geht die Mehrzahl der Analysten davon aus, dass ein schärferer Einbruch der Wachstumsdynamik (»hard landing«) vermieden werden kann. Allerdings bleibt die anhaltende Umstrukturierung der Wirtschaft – weg von zu hohen Investitionen hin zu mehr Konsum – mit etwas niedrigeren gesamtwirtschaftlichen Zuwachsraten von rund 6,5% verbunden. Durch den neuerlichen Rückgang der Rohstoffpreise zum Jahresanfang bleibt die konjunkturelle Lage in all jenen Schwellenländern ausgesprochen bedenklich, die auf den Export von Rohstoffen angewiesen sind. Dort bleiben die rezessiven Tendenzen sehr ausgeprägt. Dies gilt vor allem für Brasilien und Russland. Da aber auch viele andere Schwellenländer deutlich unter ihren langfristigen Expansionsmöglichkeiten bleiben, wird das Wachstum dieser Volkswirtschaften begrenzt bleiben und nur geringfügig höher ausfallen als im Vorjahr.

Insgesamt wird sich die Weltwirtschaft auch im Jahr 2016 vermutlich nicht aus dem eher unterdurchschnittlichen Wachstumskorridor von 2,5 bis 3% lösen können. In Bezug auf die für unser Geschäft wichtigen Währungen erwarten wir für das Jahr 2016 weiterhin stark schwankende Wechselkursrelationen.

Um die Risiken abzusichern, die sich aus den weiterhin sehr volatilen Wechselkursen für unser Geschäft ergeben, nehmen wir Sicherungsgeschäfte vor, soweit dies für die einzelnen Währungen wirtschaftlich sinnvoll ist. Für das Jahr 2016 haben wir Stand Mitte Februar rund 80% der Wechselkursrisiken abgesichert.

Automobilmärkte

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** dürfte nach aktueller Einschätzung im Jahr 2016 von hohem Niveau ausgehend nochmals in einer Größenordnung zwischen 3 und 4% zunehmen. Dabei werden die Wachstumsraten in den traditionellen Märkten USA und Westeuropa im Vergleich zu den deutlichen Zuwächsen der Vorjahre voraussichtlich spürbar geringer ausfallen. Der chinesische Markt dürfte hingegen erneut deutlich zulegen und damit den größten Beitrag zum weltweiten Wachstum leisten.

Der erwartete Anstieg in China ist allerdings zu einem erheblichen Teil einem staatlichen Stimulus zu verdanken. Vor dem Hintergrund der markanten Schwächephase, die der chinesische Markt im Sommer des vergangenen Jahres durchlief, senkte die Regierung im Oktober die Kaufsteuer auf Pkw mit Motoren bis zu 1,6 Liter Hubraum um die Hälfte. Nachdem diese Maßnahme schon in den letzten Monaten des Vorjahres für eine sichtbare Belebung sorgte, ist auch im Jahresverlauf 2016 mit einem positiven Effekt zu rechnen.

Auf dem US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist nach dem Allzeithoch im Berichtsjahr nur noch ein leichter Anstieg zu erwarten. Auch für den westeuropäischen Pkw-Markt rechnen wir mit einem leichten Marktwachstum. Während in Kernmärkten wie Deutschland und Großbritannien nur noch geringe Zuwächse zu erwarten sind, besteht in anderen Märkten, wie beispielsweise Italien, noch deutliches Nachholpotenzial.

In Japan ist nach der deutlichen Marktkorrektur des Vorjahres mit einer Stabilisierung der Nachfrage zu rechnen. Für die großen Schwellenländer bleiben die Aussichten gemischt. In Indien dürfte das Marktwachstum weiter an Schwung gewinnen. In Russland dagegen wird die anhaltende Rezession aller Voraussicht nach für einen weiteren Rückgang der Pkw-Verkäufe sorgen.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** dürfte in den für uns relevanten Regionen in Summe leicht unter dem Vorjahresniveau liegen.

Im nordamerikanischen Lkw-Markt dürfte sich die zunehmende Abschwächung des Industriesektors deutlich bemerkbar machen. In den Gewichtsklassen 6-8 ist aus heutiger Sicht ein Nachfragerückgang in der Größenordnung von 10% zu erwarten. Dagegen zeigte sich der europäische Markt bislang von den Unsicherheiten der weltweiten Konjunkturentwicklung weitgehend unbeeindruckt und dürfte seine Erholung mit einem leichten Plus im laufenden Jahr fortsetzen.

Keine Aussicht auf eine Besserung ist auf dem brasilianischen Markt zu erkennen. Aufgrund der anhaltenden wirtschaftlichen Rezession und der weiterhin relativ ungünstigen Finanzierungsbedingungen müssen wir von einem weiteren Marktrückgang in der Größenordnung von 10% ausgehen. Die Situation auf dem russischen Markt wird angespannt bleiben, sodass dort nur mit einer Nachfrage in etwa auf dem Vorjahresniveau gerechnet werden kann. Die Nachfrage in China dürfte weiterhin unter dem Eindruck der Wachstumsverlangsamung im verarbeitenden Gewerbe stehen. Aus heutiger Sicht ist lediglich von einer moderaten Markterholung auszugehen.

Relativ solide dürfte sich der japanische Markt für leichte, mittlere und schwere Lkw präsentieren. In einem wenig dynamischen konjunkturellen Umfeld sollte sich die Nachfrage in etwa auf dem Vorjahresniveau halten können. Für den indonesischen Lkw-Gesamtmarkt ist mit einer Stabilisierung auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres zu rechnen. In Indien ist im Segment der mittelschweren und schweren Lkw von einem weiteren deutlichen Anstieg auszugehen.

Für das Jahr 2016 rechnen wir in Westeuropa bei den mittelgroßen und großen **Transportern** mit einem leichten Marktwachstum und bei den kleinen Transportern mit einer stabilen Nachfrage. Auch für die USA erwarten wir ein leichtes Wachstum im Markt für große Transporter. In Lateinamerika gehen wir dagegen im Markt für große Transporter von einem weiteren deutlichen Rückgang aus, und in China rechnen wir mit einer Belebung der Nachfrage in dem von uns adressierten Markt.

Bei den **Bussen** erwarten wir in Westeuropa ein Marktvolumen, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt. Nach dem signifikanten Nachfragerückgang in Brasilien rechnen wir für das Jahr 2016 mit einem weiteren deutlichen Marktrückgang.

Absatz

Mercedes-Benz Cars wird seine Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« im Jahr 2016 fortsetzen. Insgesamt wollen wir den Absatz deutlich steigern und damit erneut einen Rekordwert erreichen. Die Basis dafür bildet unser sehr attraktives und junges Modellportfolio, das wir um zusätzliche Produktneuheiten erweitern. Die Vielfalt an Modellen ist größer als je zuvor, und die Attraktivität der Marke Mercedes-Benz konnte deutlich erhöht werden. Dies erlaubt es uns, kontinuierlich neue Konzepte zur individuellen Kundenansprache zu etablieren und somit neue Märkte und jüngere Kundengruppen anzusprechen. Im Sinne der Vertriebs- und Marketingstrategie »Best Customer Experience« rückt Mercedes-Benz die Bedürfnisse und Wünsche von Frauen noch stärker in den Fokus. Im Mittelpunkt der neuen, ganzheitlichen Initiative steht die Inspirationsplattform »She's Mercedes«.

Wesentliche Wachstumsimpulse werden im Jahr 2016 auch von unseren neuen Modellen ausgehen. Im Jahr 2015, dem »Jahr der SUVs«, hat die Marke Mercedes-Benz mit vier neuen oder überarbeiteten Modellen nahezu das gesamte Angebot in diesem Segment erneuert. Im März 2016 kommt die neue Generation des luxuriösen Geländewagen GLS als Nachfolger des GL zu den Händlern. Für 2016 erwarten wir von der neuen E-Klasse weitere Wachstumsimpulse. Mercedes-Benz geht mit der intelligentesten Business-Limousine der Welt einen weiteren Schritt auf dem Weg zum unfallfreien und autonomen Fahren. Auch unsere neuen Dreamcars, wie das C-Klasse Coupé und das S-Klasse Cabrio, werden ebenso wie die neuen Generationen des SL und des SLC weiter zum Erfolg der Marke Mercedes-Benz beitragen. Darüber hinaus werden wir im Jahr 2016 weitere Plug-in-Hybridmodelle in den Markt einführen, die hervorragende Fahrleistungen mit dem Verbrauch eines Kleinwagens kombinieren. Fahrzeuge mit Plug-in-Hybridtechnologie sind ein wichtiger Bestandteil unserer Strategie zum emissionsfreien Fahren. Aus diesem Grund werden wir die Anzahl der Modelle mit Plug-in-Hybridantrieb in den kommenden Monaten sukzessive ausbauen. 2017 werden insgesamt zehn Plug-in-Hybridmodelle von Mercedes-Benz auf dem Markt sein.

Ein deutliches Absatzplus erwarten wir im Jahr 2016 auch bei der Marke smart. Hierzu wird das neue smart fortwo Cabrio beitragen, das im vergangenen Jahr seine Weltpremiere auf der IAA in Frankfurt feierte. Ab März 2016 werden die ersten Fahrzeuge ausgeliefert. Im Sommer kommen zudem die neuen BRABUS Modelle des fortwo und forfour mit sportlichem Auftritt und stärkeren Motorisierungen zu den Händlern.

Aus regionaler Sicht erwarten wir für das Jahr 2016, dass insbesondere die asiatischen Märkte zum Absatzwachstum beitragen werden. Im Jahr 2015 war China erstmals der größte Absatzmarkt von Mercedes-Benz. Nach dem kräftigen Plus von 41 % im Berichtsjahr wollen wir im Jahr 2016 vor allem mit den Modellen, die wir lokal produzieren, erneut deutlich zulegen. Unsere Wachstumsrate in China wird aber moderater ausfallen. Im zurückliegenden Jahr haben wir das Händlernetz auf rund 500 Betriebe ausgedehnt. Auch die lokalen Produktionskapazitäten wurden weiter ausgebaut: Neben der C- und E-Klasse werden in China seit 2015 auch die beiden SUV-Modelle GLA und GLC gefertigt. Auch in Nordamerika werden wir mit unseren neuen Modellen weiter zulegen, und von der weiteren Belebung der Nachfrage, die für Westeuropa erwartet wird, wollen wir überdurchschnittlich profitieren.

Daimler Trucks erwartet für das Jahr 2016 einen Absatz auf dem Niveau des Vorjahres. In Westeuropa rechnen wir mit Verkaufszahlen, die leicht über dem Vorjahr liegen. In der Türkei dürfte es hingegen zu merklichen Absatzeinbußen kommen. Maßgeblich hierfür sind vor allem Vorzieheffekte aufgrund der ab Jahresanfang 2016 auch in der Türkei geltenden Euro-VI-Emissionsvorschrift.

In Brasilien rechnen wir nach dem starken Markteinbruch im vergangenen Jahr mit einem weiteren Rückgang unserer Lieferungen. Eine fehlende Wirtschaftsdynamik und ungünstige Finanzierungskonditionen dürften unser Geschäft auch im Jahr 2016 beeinträchtigen. Zur dauerhaften Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Daimler Trucks in Brasilien investieren wir bis zum Jahr 2018 rund 500 Mio. € in maßgeschneiderte Produkte, innovative Technologien sowie in die Optimierung unseres Produktionsnetzwerks.

In der NAFTA-Region erwarten wir, in einem rückläufigen Markt, einen Absatz unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Mit unserer modernen Produktpalette in Kombination mit den starken Komponenten unserer Marke Detroit können wir die Kundenanforderungen optimal bedienen und die Marktführerschaft sichern. Dabei gehen wir davon aus, den Anteil unserer selbst gefertigten Motoren und Getriebe weiter steigern zu können.

In Japan und in Indonesien erwarten wir einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahres. Eine Steigerung unserer Verkäufe dürften wir mit unserem sehr gut positionierten Produktportfolio in Indien erreichen. Aus dem erweiterten Angebot an FUSO Fahrzeugen aus indischer Produktion werden wir in Asien und Afrika zusätzlichen Absatz generieren.

Mercedes-Benz Vans plant für das Jahr 2016 einen deutlichen Absatzanstieg. In unserem Kernmarkt Westeuropa rechnen wir mit einem weiteren deutlichen Absatzzuwachs. Im Rahmen unserer Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« haben wir den Vito im Jahr 2015 auch in Nord- und Lateinamerika eingeführt. Dies wird dort im Jahr 2016 für zusätzliche Nachfrageimpulse sorgen. Mit dem Sprinter, den wir künftig auch in Nordamerika produzieren werden, streben wir ebenfalls weiteres Wachstum an. Außerdem werden wir die Großraumlimousine V-Klasse und den gewerblichen Transporter Vito in China einführen und damit unsere Präsenz in dem von uns adressierten Marktsegment ausbauen.

Daimler Buses geht davon aus, die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten bei den Bussen über 8 t mit innovativen und hochwertigen neuen Produkten behaupten zu können. Für das Jahr 2016 rechnen wir insgesamt mit einem Absatz auf Vorjahresniveau. Dabei unterstellen wir ein moderates Absatzwachstum in Westeuropa. Nach dem signifikanten Rückgang in Brasilien im Berichtsjahr rechnen wir auch für das Jahr 2016 mit einem weiteren Absatzrückgang. Eine weiterhin positive Absatzentwicklung erwarten wir für Mexiko.

Daimler Financial Services strebt in den kommenden Jahren weiteres Wachstum an. Für das Jahr 2016 erwarten wir einen leichten Anstieg beim Neugeschäft und weiteres Wachstum beim Vertragsvolumen. Ausschlaggebend hierfür sind die Wachstumsoffensiven der automobilen Geschäftsfelder. Darüber hinaus erschließen wir neue Marktpotenziale vor allem in Asien und nutzen neue und digitale Möglichkeiten des Kundenkontakts – insbesondere indem wir unsere Online-Vertriebskanäle gezielt weiterentwickeln. Auf dem Gebiet der innovativen Mobilitätsdienstleistungen, auf dem wir mit den Marken car2go, moovel, Ridescout und mytaxi sowie Beteiligungen an den Unternehmen Blacklane und MeinFernbus FlixBus aktiv sind, sehen wir ebenfalls gute Wachstumschancen.

Auf Basis unserer Annahmen zur Entwicklung wichtiger Absatzmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder rechnen wir für den **Daimler-Konzern**, dass der Absatz im Jahr 2016 insgesamt erneut deutlich gesteigert werden kann. Das Wachstumstempo wird aber voraussichtlich etwas niedriger ausfallen als im Jahr 2015, das durch eine außerordentliche Dynamik gekennzeichnet war.

Umsatz und Ergebnis

Wir gehen davon aus, dass der **Umsatz** des Daimler-Konzerns im Jahr 2016 leicht zunehmen wird. Damit wird Daimler den eingeschlagenen Wachstumskurs fortsetzen. Positiv schlägt hier vor allem das weitere Absatzwachstum der Automobilgeschäftsfelder zu Buche.

Unsere Geschäftsfelder verfügen derzeit ausnahmslos über ein sehr attraktives und besonders wettbewerbsfähiges Produktangebot, das in den zurückliegenden Jahren erweitert und konsequent erneuert wurde. Wir nehmen daher an, dass Daimler vom leichten Wachstum der globalen Automobilnachfrage, das wir für das laufende Jahr erwarten, überdurchschnittlich profitieren wird und seine Position in wichtigen Märkten ausbauen kann. Bei Mercedes-Benz Cars werden im Jahr 2016 vor allem die neuen Geländewagen sowie die neuen E-Klasse Modelle für weiteres Wachstum sorgen. Auch die anderen Automobilgeschäftsfelder sind mit ihren Produkten hervorragend positioniert, und bei Daimler Financial Services wird das Neugeschäft vom weiteren Absatzwachstum profitieren. Mit deutlichen Umsatzzuwächsen rechnen wir bei Mercedes-Benz Cars und bei Mercedes-Benz Vans. Bei Daimler Trucks und Daimler Buses erwarten wir einen Umsatz in der Größenordnung des Vorjahres. Bei Daimler Financial Services rechnen wir mit einem leichten Umsatzanstieg.

In regionaler Hinsicht erwarten wir für Asien und Westeuropa die höchsten Zuwächse, aber auch in den anderen Regionen sollte unser Geschäftsvolumen wachsen. Insbesondere in China haben wir durch neue Vertriebsstandorte und zusätzliche Produktionskapazitäten die Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen. Das weitere Absatzwachstum in China schlägt sich jedoch nur in einem unterproportionalen Umsatzzuwachs nieder, da der Anteil unserer lokalen Produktion nochmals zunehmen wird. Unsere chinesische Beteiligungsgesellschaft Beijing Benz Automotive China (BBAC) wird at-equity in unseren Konzernabschluss einbezogen.

Das von uns erwartete Absatz- und Umsatzwachstum wird sich im Jahr 2016 auch positiv auf das Ergebnis auswirken. Den Grundstein für ein dauerhaft hohes Ergebnisniveau haben wir mit den Programmen »Fit for Leadership« bei Mercedes-Benz Cars, »Daimler Trucks #1« bei Daimler Trucks, »Performance Vans« bei Mercedes-Benz Vans und »GLOBE 2013« bei Daimler Buses geschaffen. Bis zum Ende des Jahres 2014 haben wir mit diesen Programmen durch Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen sowie durch zusätzliche Geschäftsaktivitäten zusammengenommen Ergebnisbeiträge von rund 4 Mrd. € realisiert. Die volle Wirkung dieser Programme hat sich bereits im Jahr 2015 niedergeschlagen. Über diese kurzfristig wirksamen Maßnahmen zur Verbesserung der Kostenstrukturen hinausgehend führen wir derzeit in allen Geschäftsfeldern Maßnahmen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch. In allen Geschäftsfeldern standardisieren und modularisieren wir verstärkt unsere Produktionsprozesse. Dabei nutzen wir auf intelligente Art und Weise Fahrzeugplattformen und erzielen dadurch weitere Kostenvorteile. Parallel dazu treiben wir die digitale Vernetzung mit Nachdruck voran: in allen Geschäftsfeldern und auf allen Stufen der Wertschöpfungskette – von der Entwicklung über die Produktion bis hin zu Vertrieb und Service. Dadurch eröffnen wir uns zusätzliche Spielräume, um zum Vorteil unserer Kunden noch schneller, flexibler und effizienter zu werden. Diese langfristig ausgerichteten strukturellen Maßnahmen haben das Ergebnis bereits im Jahr 2015 positiv beeinflusst und werden in den kommenden Jahren weitere Effizienzgewinne ermöglichen.

Gegenläufig wirken hingegen weiterhin hohe Vorleistungen für unsere Modelloffensive, für innovative Technologien, für die Digitalisierung unserer Produkte und Prozesse sowie für den Ausbau und die Modernisierung unserer weltweiten Produktionsanlagen. So werden unsere Aufwendungen für die Zukunftssicherung im Jahr 2016 nochmals deutlich höher liegen als im Jahr zuvor. S. 71

Nachdem sich die Entwicklung der Wechselkurse im Berichtsjahr insgesamt sehr positiv auf den Umsatz und das Ergebnis ausgewirkt hatten, dürfte dieser Einfluss im Jahr 2016 deutlich geringer ausfallen. Im Jahr 2015 hatten die Aufwertungen des US-Dollars und einiger anderer Währungen, beispielsweise des chinesischen Renminbi, zu positiven Wechselkurseffekten geführt. Dem standen allerdings auch signifikante Belastungen, insbesondere aus der Abwertung des russischen Rubels, entgegen.

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, das **Konzern-EBIT** aus dem laufenden Geschäft im Jahr 2016 leicht zu steigern.

Für die einzelnen Geschäftsfelder haben wir uns beim EBIT aus dem laufenden Geschäft für das Jahr 2016 die folgenden Ziele gesetzt:
- Mercedes-Benz Cars: leicht über Vorjahresniveau,
- Daimler Trucks: auf Vorjahresniveau,
- Mercedes-Benz Vans: leicht über Vorjahresniveau,
- Daimler Buses: leicht über Vorjahresniveau und
- Daimler Financial Services: leicht über Vorjahresniveau.

Free Cash Flow und Liquidität

Die von uns erwartete Ergebnisentwicklung in den Automobilgeschäftsfeldern wird sich auch im Jahr 2016 positiv im Free Cash Flow des Industriegeschäfts niederschlagen. Beim Free Cash Flow des Jahres 2015 ist zu berücksichtigen, dass dieser durch die außerordentliche Dotierung deutscher und amerikanischer Pensionsvermögen in Höhe von 1,2 Mrd. € sowie durch den Erwerb der Beteiligung am digitalen Kartengeschäft HERE und am US-amerikanischen Telematikanbieters Zonar Systems in Höhe von 0,7 Mrd. € beeinflusst wurde. Da wir unsere Investitionsoffensive in Produkte und Technologien verstärkt fortführen werden, dürfte der um Sondereffekte bereinigte Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft im Jahr 2016 deutlich unter dem vergleichbaren Vorjahreswert von 5,9 Mrd. € liegen. Wir gehen aber davon aus, dass er die Dividendenausschüttung im Jahr 2016 deutlich übertrifft.

Für das Jahr 2016 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Bei der Bemessung der Höhe der Liquidität werden auch mögliche Risiken in der Refinanzierung beispielsweise aufgrund von vorübergehenden Verwerfungen an den Finanzmärkten berücksichtigt. Wir gehen jedoch weiterhin davon aus, auch im Jahr 2016 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankenmarkt zu haben. Unseren Finanzbedarf wollen wir im Planungszeitraum vor allem über Anleihen, kurzlaufende Schuldverschreibungen (Commercial Papers), Bankkredite, Kundeneinlagen im Direktbankgeschäft sowie die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft decken; der Schwerpunkt sollte dabei auf Anleihen und Krediten von weltweit tätigen und lokal agierenden Banken liegen. Angesichts der guten Liquiditätssituation an den internationalen Kapitalmärkten sowie aufgrund unserer soliden Bonität rechnen wir auch für 2016 mit sehr attraktiven Konditionen in der Refinanzierung. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

Dividende

Auch in den kommenden Jahren streben wir eine nachhaltige Dividendenentwicklung an. Dabei orientieren wir uns an einer Ausschüttungsquote von rund 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 6. April 2016 vorschlagen, die Dividende für das Geschäftsjahr 2015 auf 3,25 (i. V. 2,45) € pro Aktie zu erhöhen. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung von 3,5 (i. V. 2,6) Mrd. € und ist mit Abstand die höchste Dividendenausschüttung in der Unternehmensgeschichte. Damit lassen wir unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben und drücken zugleich unsere Zuversicht über den weiteren Geschäftsverlauf aus.

Investitionen

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt erweitern sowie zusätzliche Produktions- und Vertriebskapazitäten aufbauen. Gleichzeitig wollen wir sicherstellen, dass wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilbranche federführend mitgestalten können. Dies gilt insbesondere auch für die digitale Vernetzung unserer Produkte und Prozesse auf allen Stufen der Wertschöpfungskette. Hierzu werden wir unsere bereits sehr hohen Investitionen in Sachanlagen im Jahr 2016 nochmals deutlich steigern. Zu diesem Anstieg werden die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans beitragen. Über die Sachinvestitionen hinausgehend bauen wir unsere Position in den Schwellenländern durch zielgerichtete Finanzinvestitionen in unsere Beteiligungen aus. Dazu zählt auch die Erweiterung unserer Pkw-Produktionskapazitäten in China gemeinsam mit unserem Partner BAIC.

Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars werden wir die Sachinvestitionen im Jahr 2016 deutlich erhöhen. Zu den wichtigsten Projekten zählen hier die neue E-Klasse Familie, die Nachfolgemodelle der aktuellen Kompaktklasse sowie neue Benzin- und Dieselmotoren. Umfangreiche Mittel sind auch für die Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte als Kompetenzzentren sowie für den Ausbau unseres internationalen Produktionsnetzwerks vorgesehen. Daimler Trucks wird im Jahr 2016 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in den Aufbau und die Modernisierung der Werke sowie in neue globale Komponentenprojekte investieren. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Weiterentwicklung der bestehenden Modellpalette, der Ausbau der Vertriebs- und Serviceorganisation sowie der Aufbau der Sprinter-Produktion in den USA im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Vorleistungen für neue Modelle und Produktverbesserungen sowie das neue Buswerk in Indien.

Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen zu stärken. Insbesondere durch innovative Lösungen für eine emissionsarme und sichere Mobilität wollen wir uns Vorteile im Wettbewerb verschaffen – so zum Beispiel beim Autonomen Fahren, bei Hybridantrieben, bei der Elektromobilität mit Batterie und Brennstoffzelle oder bei der Konnektivität unserer Fahrzeuge und Dienstleistungen. Darüber hinaus wollen wir mit neuen und attraktiven Produkten die Wachstumschancen der weltweiten Automobilmärkte ausschöpfen. Um diese Ziele zu erreichen, werden wir die Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Jahr 2016 insgesamt nochmals deutlich erhöhen. Bei Mercedes-Benz Cars fließt ein Großteil in die Erneuerung und Erweiterung unseres Modellangebots. Außerdem investieren wir in erheblichem Umfang in neue, emissionsarme und sparsame Motoren, alternative Antriebssysteme, die Konnektivität unserer Fahrzeuge sowie in innovative Sicherheitstechnologien. Bei Daimler Trucks liegen die

Schwerpunkte auf Aktivitäten in den Bereichen Emmissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie Aufwendungen für maßgeschneiderte Produkte und Technologien für den brasilianischen Markt und für das FUSO Produktportfolio. Auch bei Mercedes-Benz Vans und bei Daimler Buses liegt ein wichtiger Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt darin, künftige Abgasnormen zu erfüllen und die Kraftstoffeffizienz weiter zu steigern. Bei Mercedes-Benz Vans rückt außerdem die Konnektivität von Produkten und Prozessen in den Vordergrund, und bei Daimler Buses spielen alternative Antriebssysteme eine wichtige Rolle.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor dem Hintergrund des Wachstums beim Absatz und Umsatz, das wir für das Jahr 2016 erwarten, werden auch die Produktionsumfänge weiter ansteigen. Gleichzeitig werden die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, die wir in den zurückliegenden Jahren in allen Geschäftsfeldern durchgeführt haben, nun in vollem Umfang greifen. Die mittel- und langfristig ausgerichteten Programme zur strukturellen Verbesserung unserer Geschäftsprozesse dürften zusätzliche Effizienzgewinne ermöglichen. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass wir unsere anspruchsvollen Wachstumsziele mit einem nur geringfügig wachsenden Personalbestand erreichen können. Bei Unternehmen, die wir gemeinsam mit chinesischen Partnern betreiben und die in der Mitarbeiterzahl von Daimler nicht berücksichtigt sind, werden voraussichtlich zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Wir haben unsere Strategie in den zurückliegenden Jahren mit großer Zielstrebigkeit umgesetzt und damit die Basis für weiteres Wachstum geschaffen:

- Mit innovativen Produkten und Dienstleistungen sind wir in den Märkten sehr gut positioniert. Dabei gelingt es uns zunehmend, neue Käuferschichten anzusprechen und zusätzliche Marktpotenziale zu erschließen.
- In den Technologien, die für die Zukunft der individuellen Mobilität entscheidend sind, haben wir uns mit richtungsweisenden Innovationen einen Wettbewerbsvorteil erarbeitet.
- Auch in der Antriebstechnologie sind wir mittlerweile mit unseren Pkw und Nutzfahrzeugen der Maßstab. So haben wir den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr auf nunmehr 123 g/km verringert und damit das für 2016 anvisierte Ziel von 125 g/km schon vorzeitig erreicht. Mit neuen und hocheffizienten Motoren und den besonders sparsamen Plug-In-Hybriden und neuen Elektrofahrzeugen werden wir die CO_2-Emissionen in den kommenden Jahren erneut deutlich senken.
- Bei der Digitalisierung unserer Produkte und Prozesse nehmen wir in der Automobilbranche eine Vorreiterrolle ein.
- Mit den Effizienzprogrammen, die in den zurückliegenden Jahren in allen Geschäftsfeldern umgesetzt wurden, haben wir unsere Kostenstrukturen nachhaltig verbessert. Darauf aufbauend führen wir Maßnahmen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch, die in den kommenden Jahren weitere Effizienzgewinne ermöglichen.
- Unser weltweites Produktionsnetzwerk haben wir bereits in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich ausgebaut und damit die Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen.
- Unsere Investitionen in die Zukunft des Unternehmens haben wir auf der Basis solider Finanzen deutlich erhöht.

Vor diesem Hintergrund schauen wir mit Zuversicht auf das Jahr 2016. Alles deutet darauf hin, dass wir unseren Wachstumskurs fortsetzen werden: Sowohl beim Absatz als auch beim Umsatz und Ergebnis erwarten wir höhere Werte als im Jahr zuvor.

Vorausschauende Aussagen
Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger 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 Zunahme der politischen Spannungen in Osteuropa, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle 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 Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser 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.

Wir begeistern mit neuen Produkten und richtungsweisenden Technologien

Die Geschäftsfelder von Daimler haben sich im Berichtsjahr insgesamt sehr positiv entwickelt und ihre Ertragskraft weiter gesteigert. Durch zahlreiche neue Fahrzeugmodelle und innovative Dienstleistungsangebote konnten wir zusätzliche Märkte und Marktsegmente erschließen. Gleichzeitig wurde die Digitalisierung unserer Geschäfte auf allen Ebenen vorangetrieben. Um die Voraussetzungen für künftiges Wachstum zu schaffen, haben wir unseren weltweiten Produktionsverbund modernisiert und erweitert.

C | Geschäftsfelder

Mercedes-Benz Cars 160 – 165

- Absatz und Umsatz auf Rekordniveau
- Modelloffensive beschleunigt fortgesetzt
- SUV-Angebot erweitert und erneuert
- Zahlreiche Auszeichnungen für Mercedes-Benz
- Weichen für weiteres Wachstum in China gestellt
- »Best Customer Experience« mit neuen Vertriebsformaten vorangetrieben
- Globaler Produktionsverbund erweitert
- Erfolgreichstes Motorsportjahr der Unternehmensgeschichte
- CO_2-Ausstoß auf durchschnittlich 123 g/km gesenkt
- EBIT mit 7,9 (i. V. 5,9) Mrd. € deutlich über Vorjahr

Daimler Trucks 166 – 170

- Weltweiter Absatz von über 500.000 Lkw
- Rekordabsatz und Ausbau der Marktführerschaft in der NAFTA-Region
- Produktionsstart von Western Star 5700 XE, BharatBenz 3143 und neuer Motorengeneration OM 471
- Zwei Weltpremieren im Bereich autonom fahrender Lkw
- Globale Marktpräsenz wird durch neue Regionalzentren ausgebaut
- Umsetzung der Plattformstrategie durch lokale Produktion von DT12-Getriebe in Detroit
- Integrierter Ansatz zur CO_2-Reduktion in großem Feldversuch getestet
- EBIT mit 2,6 (i. V. 1,9) Mrd. € deutlich über Vorjahr

Mercedes-Benz Vans 171 – 173

- Absatz und Umsatz auf Rekordniveau
- Sprinter ist auch im 20. Jubiläumsjahr erfolgreich
- Transporter Vito und Sprinter treiben Wachstum
- Mittelgroßer Transporter Vito erschließt neue Märkte
- Großraumlimousine V-Klasse setzt Erfolgskurs fort
- Marco Polo erfreut sich hoher Beliebtheit
- Portfolio-Erweiterung um neuen Pickup
- Die Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« bildet die Grundlage für weiteres langfristiges Wachstum
- EBIT mit 880 (i. V. 682) Mio. € deutlich über Vorjahr

Daimler Buses 174 – 176

- Marktführerschaft bei Bussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8t behauptet
- Geschäftsentwicklung von der schwierigen wirtschaftlichen Situation in Lateinamerika geprägt
- Absatzerfolg bei Komplettbussen
- Verkaufserfolge und internationale Auszeichnungen auf der Busworld Kortrijk 2015
- Roadmap für alternative Antriebe vorgestellt
- EBIT mit 214 (i. V. 197) Mio. € leicht über Vorjahr

Daimler Financial Services 177 – 179

- Erstmals 3,7 Millionen Fahrzeuge finanziert oder verleast
- Wachstum in allen Regionen
- Zahl der vermittelten automobilbezogenen Versicherungen weiter gestiegen
- Breites Angebot innovativer Mobilitätsdienstleistungen
- car2go expandiert weiter und hat 1,2 Mio. Kunden
- EBIT mit 1,6 (i. V. 1,4) Mrd. € deutlich über Vorjahr

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars hat seinen profitablen Wachstumskurs im Jahr 2015 mit großer Dynamik fortgesetzt. Absatz, Umsatz und Ergebnis haben wir erneut gesteigert und im laufenden Geschäft die Zielrendite erreicht. Mit zahlreichen neuen Modellen konnten wir unseren Marktanteil in nahezu allen Regionen deutlich ausbauen. China ist mittlerweile unser größter Markt: Dort stieg unser Absatz um 37 %. Zahlreiche Auszeichnungen für unsere Fahrzeuge und eine äußerst erfolgreiche Motorsport-Saison runden das insgesamt sehr gute Geschäftsjahr 2015 ab. Unser weltweites Produktionsnetzwerk haben wir im Berichtsjahr weiter ausgebaut und damit die Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen.

C.01

Mercedes-Benz Cars

€-Werte in Millionen	2015	2014	15/14 Veränd. in %
EBIT	**7.926**	5.853	+35
Umsatz	**83.809**	73.584	+14
Umsatzrendite (in %)	**9,5**	8,0	.
Sachinvestitionen	**3.629**	3.621	+0
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	**4.711**	4.025	+17
davon aktiviert	**1.612**	1.035	+56
Produktion	**2.059.823**	1.754.115	+17
Absatz	**2.001.438**	1.722.561	+16
Beschäftigte (31.12.)	**136.941**	135.553	+1

C.02

Absatz Mercedes-Benz Cars

in 1.000 Einheiten	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Mercedes-Benz	**1.880**	1.630	+15
davon[1]: A-/B-Klasse (ohne GLA)	**425**	387	+10
C-Klasse	**470**	342	+38
E-Klasse	**306**	329	-7
S-Klasse	**106**	115	-8
SUVs (inklusive GLA)	**543**	426	+27
Sports Cars	**29**	31	-4
smart	**121**	92	+31
Mercedes-Benz Cars	**2.001**	1.723	+16
davon: Westeuropa	**773**	669	+16
davon: Deutschland	**296**	272	+9
NAFTA	**412**	391	+5
davon: USA	**359**	344	+4
China	**400**	293	+37
Japan	**69**	61	+13

1 Inklusive jeweiliger Derivate.

Bestwerte bei Absatz, Umsatz und Ergebnis

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, das die Marke Mercedes-Benz mit den Submarken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes me sowie die Marke smart umfasst, hat seinen profitablen Wachstumskurs im Berichtsjahr nochmals beschleunigt. Den Absatz haben wir im sechsten Jahr in Folge gesteigert und mit 2.001.400 Fahrzeugen (+16 %) erstmals die 2-Millionen-Grenze überschritten. ↗ C.01 Dabei konnten wir in nahezu allen Regionen Marktanteile hinzugewinnen. Der Umsatz erhöhte sich um 14 % auf 83,8 Mrd. €. Auch die Profitabilität hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert: Das EBIT stieg um 35 % auf 7,9 Mrd. €, und im laufenden Geschäft haben wir die Zielrendite erreicht. Ausschlaggebend für die im Jahresverlauf insgesamt sehr positive Geschäftsentwicklung waren unsere neuen Produkte – insbesondere die neue C-Klasse und unsere attraktiven Geländewagen.

Mercedes-Benz erneut mit Rekordabsatz

Im Jahr 2015 haben wir den Absatz der Marke Mercedes-Benz auf 1.880.100 Pkw gesteigert und damit abermals einen Rekord erzielt. ↗ C.02 Dabei hat sich das Wachstumstempo mit einem Plus von +15 % im Vergleich zum Vorjahr (+11 %) trotz schwieriger Bedingungen in einigen Märkten nochmals deutlich erhöht. Sowohl in Deutschland als auch in Kanada und Japan sind wir die Nummer 1 im Premiumsegment. Darüber hinaus haben wir unsere Position in China deutlich verbessert.

In Westeuropa hat Mercedes-Benz insgesamt 678.200 Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 11 % übertroffen. Besonders deutlich waren die Zuwächse in Spanien (+24 %), Großbritannien (+17 %) und in Italien (+16 %). Aber auch in Deutschland haben wir den Absatz um 4 % auf 259.200 Fahrzeuge gesteigert. Ebenso positiv war die Absatzentwicklung in der NAFTA-Region: Dort wurden sowohl in den USA (+5 %) als auch in Kanada (+23 %) und in Mexiko (+10 %) neue Bestwerte erzielt. In China sind wir im Berichtsjahr trotz schwieriger Marktbedingungen um 41 % gewachsen – wesentlich stärker als der Gesamtmarkt. Deutliche Zuwächse konnten wir auch in Japan (+13 %), Südkorea (+30 %), Indien (+31 %) sowie in Brasilien (+67 %) und der Türkei (+35 %) erzielen.

Die Summe ihrer Innovationen macht die neue Mercedes-Benz E-Klasse zur intelligentesten Business-Limousine.

Zum Absatzwachstum haben vor allem die C-Klasse und die neuen Geländewagen beigetragen. Mit einem Plus von 10 % waren aber auch unsere Modelle der A- und B-Klasse weiterhin sehr gefragt: Einschließlich CLA und CLA Shooting Brake wurden insgesamt 425.000 Fahrzeuge ausgeliefert. Besonders erfolgreich waren unsere C-Klasse Modelle, die im Berichtsjahr um 38 % auf 470.400 Limousinen, T-Modelle und Coupés zulegten. Die E-Klasse konnte sich mit 306.000 Fahrzeugen (-7 %) im letzten Jahr vor dem Modellwechsel sehr gut behaupten. Die S-Klasse war weiterhin mit großem Abstand die meistverkaufte Luxuslimousine der Welt; insgesamt haben wir 106.200 (i. V. 115.500) Limousinen und Coupés der S-Klasse abgesetzt. Im SUV-Segment stieg der weltweite Absatz um 27 % auf 543.000 Fahrzeuge. Maßgeblich hierfür waren die neuen GLC- und GLE-Modelle sowie der Erfolg des GLA auf dem chinesischen Markt.

Modelloffensive beschleunigt fortgesetzt
Im Rahmen der Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« hat Mercedes-Benz Cars das Modellangebot im Berichtsjahr erneut ausgebaut. Mit dem breitesten Portfolio aller Zeiten konnten wir zusätzliche Kundengruppen ansprechen und unsere Marktposition im Vergleich zu den wichtigsten Wettbewerbern verbessern. Im Zentrum der Modelloffensive standen die Geländewagen. In diesem Wachstumssegment haben wir unser Angebot im Berichtsjahr nahezu vollständig erneuert und um das GLE Coupé erweitert. S. 28 f. Völlig neu sind auch der CLA Shooting Brake, der Mercedes-Benz AMG GT, ein weiteres exklusives Mercedes-Maybach Modell und das S-Klasse Cabrio, das im Frühjahr 2016 auf den Markt kommt.

Die neuen SUVs: auf jedem Gelände in ihrem Element
Mit der neuen Generation des GLE hat Mercedes-Benz seinen Bestseller im SUV-Segment (ehemals M-Klasse) umfassend überarbeitet. Zu den Highlights des neuen Geländewagens gehören neben der deutlich attraktiveren Front- und Heckpartie umfangreiche Maßnahmen, die hinsichtlich Emissionen und Antrieb neue Bestwerte ermöglichen. Das völlig neue Mercedes-Benz GLE Coupé verbindet zwei höchst unterschiedliche Fahrzeugklassen in einem Modell. Dabei dominiert eher der Charakter eines sportlichen Coupé als die markanten Züge eines robusten SUVs. Neben der überzeugenden Fahrdynamik beeindruckt auch der optische Auftritt. Die GLE-Modelle, die seit Frühjahr 2015 ausgeliefert werden, sind von unseren Kunden sehr positiv aufgenommen worden.

Der kompakte Geländewagen GLC, der seine Weltpremiere im Juni 2015 feierte, verbindet höchsten Fahrkomfort mit viel Sportlichkeit. Mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket hat Mercedes-Benz sowohl die Energieeffizienz als auch die Fahrleistungen des GLC deutlich gesteigert. Überarbeitete oder neue Antriebe, eine überragende Aerodynamik und intelligenter Leichtbau sind die Hauptgründe dafür, dass der Verbrauch im Vergleich zum Vorgänger GLK um bis zu 19 % gesenkt werden konnte. Optisch folgt die Karosserie jener klaren Designsprache, die im Frühjahr 2015 mit dem Showcar Concept GLC Coupé sehr erfolgreich demonstriert wurde und der Maßstab für künftige SUV-Familien ist.

Auch den GL, unseren geräumigsten Geländewagen, haben wir im Berichtsjahr erneuert. Der neue GLS, der ab März 2016 ausgeliefert wird, bestätigt seine Position als »S-Klasse unter den SUVs«. Der vollwertige Siebensitzer vereint Luxus mit überzeugendem Komfort, agiler Dynamik sowie der höchsten Sicherheit in seinem Segment.

CLA Shooting Brake: Raum für Neues
Seit März 2015 ergänzt der CLA Shooting Brake als fünftes Mitglied die erfolgreiche Kompaktwagenfamilie von Mercedes-Benz. Er steht für ein völlig neues Fahrzeugkonzept, das ein sportlich-progressives Design mit einem großzügigen, flexiblen Raumangebot verbindet. Die Formensprache, die das Exterieur so besonders macht, sowie sorgfältig ausgewählte, hochwertige Materialien unterstreichen die hohe Wertanmutung auch im Interieur.

Neues Coupé in der C-Klasse Familie
Athletisch und sportlich setzt das klare und sinnliche Design des neuen Mercedes-Benz C-Klasse Coupés Akzente im Straßenbild. Ein dynamisch ausgelegtes Fahrwerk bildet die Basis für agile Fahreigenschaften und Fahrspaß. Dazu tragen auch das durch Leichtbau verringerte Gewicht, eine exzellente Aerodynamik sowie leistungsstarke und zugleich effiziente Motoren bei. Neue Assistenzsysteme bieten Sicherheit auf höchstem Niveau. Mit seiner hohen Wertanmutung und dem großzügigen Innenraum setzt das C-Klasse Coupé Maßstäbe in seinem Segment. Seit Dezember 2015 wird es an die Kunden ausgeliefert.

Das komfortabelste Cabrio der Welt
Das neue Cabriolet ist die sechste Variante der aktuellen S-Klasse Familie und gleichzeitig der erste offene Luxus-Viersitzer von Mercedes-Benz seit 1971. Seine Weltpremiere feierte das sportlich-elegante Modell auf der IAA im September 2015. Mercedes-Benz erfüllt mit diesem Fahrzeug den Anspruch, das komfortabelste Cabriolet der Welt zu bauen. Für einen einzigartigen Klimakomfort sorgen das weiterentwickelte automatische Windschutzsystem AIRCAP, die Kopfraumheizung AIRSCARF, beheizbare Armlehnen sowie die intelligente vollautomatische Klimasteuerung.

Mercedes-Maybach erweitert Modellangebot
Nach dem erfolgreichen Start des Mercedes-Maybach S 600[1] im November 2014 feierte im März 2015 das zweite Modell der neuen Sub-Marke Mercedes-Maybach auf dem Autosalon in Genf Premiere. Mercedes-Maybach steht für repräsentative Exklusivität und richtet sich an besonders statusorientierte Kunden. Mit einer Kombination von höchster Exklusivität, einzigartigem Komfort und modernsten Technologien übernimmt der neue Mercedes-Maybach Pullman[2] nun die Rolle des absoluten Spitzenmodells. Seine Länge von 6,50 Metern bietet den Raum für eine großzügige und edle Club-Lounge im Fond mit zahlreichen serienmäßigen Annehmlichkeiten. Die Chauffeur-Limousine wird dadurch dem modernen Anspruch nach höchster Exklusivität und Luxus gerecht. Die vier Sitze im Fond des Mercedes-Maybach Pullman[2] sind vis-à-vis angeordnet. Herausragenden Komfort bieten die verstellbaren Executive-Sitze.

Mercedes-AMG: die Sportwagen- und Performance-Marke
Das Markenversprechen »Driving Performance« vereint die beiden Kernkompetenzen von Mercedes-AMG: ein unvergleichliches Fahrerlebnis sowie die Rolle der Marke als treibende Kraft bei der Gestaltung des Performance-Segments. Die Sportwagen-Marke AMG steigert die Faszination von Mercedes-Benz. Ihre dynamischen Fahrzeuge begeistern vor allem auch jüngere und sportlich orientierte Kunden für die Marke mit dem Stern. AMG Modelle, wie zum Beispiel das neue C 63 Coupé[3], sind sowohl technisch als auch optisch deutlich von den Serienfahrzeugen differenziert und verstärken damit die eigene, authentische Identität der Marke. Noch offensiver positioniert sich Mercedes-AMG als dynamische Sportwagen- und Performance-Marke mit dem GT. Der vollständig in Eigenregie entwickelte Sportwagen beweist die Innovations- und Entwicklungskompetenz des Standorts Affalterbach. Zahlreiche Auszeichnungen für den AMG GT seit seiner Premiere im Jahr 2014 unterstreichen den Erfolg des Sportwagens, der zu einer ganzen Modellfamilie ausgebaut werden soll. Performance mit Verantwortung treibt Mercedes-AMG an, durch neue Motorentechnologien und umfassenden Leichtbau noch effizienter zu werden. Schon heute gehören die AMG Modelle zu den emissionsärmsten Fahrzeugen in ihren jeweiligen Segmenten.

Offen für Luxus: Das S-Klasse Cabriolet von Mercedes-Benz steht als Traumwagen der Superlative für individuelle und zeitlos-exklusive Mobilität.

Das neue smart fortwo Cabrio verwandelt sich auf Knopfdruck vom geschlossenen Zweisitzer zum Cabriolet mit komplett geöffnetem Verdeck.

smart Cabrio – die exklusivste Art, smart zu fahren
Die neuen smart Modelle fortwo und forfour, die seit Ende 2014 an europäische Kunden ausgeliefert werden, wurden im Berichtsjahr auch in China, den USA und in Japan eingeführt. Insgesamt konnte der Absatz der Marke um 31 % auf 121.300 Fahrzeuge gesteigert werden.

Zum Jahresende 2015 ging als drittes Modell das smart Cabrio an den Start. Seine Weltpremiere feierte der offene Zweisitzer im September 2015 auf der IAA in Frankfurt; seit dem ersten Quartal 2016 werden die ersten Fahrzeuge ausgeliefert. Auch während der Fahrt, bis hin zur Spitzengeschwindigkeit, verwandelt sich das einzig echte Cabrio in seiner Fahrzeugklasse auf Knopfdruck zu einem Auto mit großem Faltdach bis hin zum Cabriolet mit komplett geöffnetem Verdeck. Diese Flexibilität durch das »tritop«-Faltverdeck ist eine Besonderheit in diesem Segment. Außerdem haben wir die Sicherheitsausstattung nochmals deutlich verbessert: Im Vergleich zum Coupé wurde das Cabrio an entscheidenden Stellen gezielt verstärkt. Gegenüber dem Vorgänger konnten wir dadurch die Torsionssteifigkeit um rund 15 % steigern. Wie im smart fortwo helfen fortschrittliche Assistenzsysteme, die bisher höheren Fahrzeugklassen vorbehalten waren, Unfälle zu vermeiden. Auch das neue smart Cabrio überzeugt durch seine kompakten Maße und den unerreicht kleinen Wendekreis.

Ausbau des globalen Produktionsnetzwerks
Um die Ziele der Wachstumsstrategie 2020 auch produktionsseitig zu erreichen, entwickeln wir unser flexibles und hocheffizientes Produktionsnetzwerk kontinuierlich weiter. Für nahezu alle deutschen Mercedes-Benz Werke sind gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern Zukunftsbilder definiert worden, die derzeit umgesetzt werden. Damit sichern wir die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Umfeld und die Beschäftigung an den jeweiligen Standorten. Die damit einhergehenden Investitionen in Milliardenhöhe unterstreichen die Bedeutung der deutschen Werke in ihrer Rolle als Kompetenzzentren für die weltweite Produktion. Darüber hinaus erweitern wir unsere internationalen Produktionskapazitäten. In einem neuen Pkw-Werk in Iracemápolis, Brasilien, werden ab dem Jahr 2016 die C-Klasse und der kompakte Geländewagen GLA produziert, und in Aguascalientes, Mexiko, haben Daimler und die Renault-Nissan-Allianz den Grundstein für ein gemeinsames Werk gelegt. Dort werden ab 2018 Mercedes-Benz Kompaktfahrzeuge gebaut.

1 Mercedes-Maybach S 600: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 16,9/außerorts 8,7/kombiniert 11,7; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 274.
2 Mercedes-Maybach Pullman: Kraftstoffverbrauch in l/100km innerorts 18,0/außerorts 9,2/kombiniert 12,9; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 299.
3 Mercedes-AMG C 63 Coupé: Kraftstoffverbrauch in l/100km innerorts 11,9-11,4/außerorts 7,1-6,9/kombiniert 8,9-8,6; CO_2-Emissionen in g/km kombiniert 209-200.

Mercedes-Benz hat den Anspruch, an allen Produktionsstandorten Top-Qualität zu gewährleisten und kurzfristig auf Marktschwankungen und Kundenwünsche reagieren zu können. Im Rahmen von Industrie 4.0 arbeiten wir mit Nachdruck an der Realisierung der intelligenten Fabrik, der sogenannten »smart factory«, die sich durch Wandlungsfähigkeit und Ressourceneffizienz sowie die Integration von Kunden und Partnern in Wertschöpfungsprozessen auszeichnet. Vernetzte Produktionssysteme, eine durchgängig digitale Prozesskette, die intelligente Nutzung von Produktionsdaten und neue Modelle der Kooperation von Mensch und Maschine ermöglichen es künftig, die Fertigung noch flexibler und effizienter zu gestalten. Gleichzeitig optimieren wir die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter nach ergonomischen Gesichtspunkten und schaffen die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zusammenarbeit verschiedener Generationen in unserer Produktionsorganisation.

15 neue Modelle für den chinesischen Markt

Für unsere Kunden in China haben wir im Jahr 2015 das Produktangebot mit 15 neuen oder modellgepflegten Baureihen erneuert und erweitert. Wichtige Produktneuheiten waren die Geländewagen GLA und GLE, der Mercedes-Maybach sowie die neuen smart Modelle. Außerdem wurde unser Vertriebsnetz um gut 50 zusätzliche Betriebe auf rund 500 Händler im ganzen Land erweitert. Seit dem Start der Kompaktwagenproduktion mit dem GLA ist das Werk in Peking weltweit der einzige Produktionsstandort von Mercedes-Benz, der front- und heckangetriebene Pkw-Modelle sowie Motoren auf einem Gelände produziert. Mit dem Geländewagen GLC wird seit Oktober 2015 eine weitere Volumenbaureihe in China für den lokalen Markt gefertigt. Das neue Forschungs- und Entwicklungszentrum sorgt dafür, dass wir künftig noch gezielter auf die Wünsche unserer Kundschaft in China eingehen können. Unsere Marktposition in China haben wir im Berichtsjahr insbesondere auch im Vergleich zu unseren wichtigsten Wettbewerbern deutlich verbessert. Insgesamt konnten wir den Absatz der Marke Mercedes-Benz um 41 % auf 387.400 Fahrzeuge steigern, während der Pkw-Gesamtmarkt deutlich schwächer zulegte. Für zusätzliche Impulse sorgten die neuen Geländewagen sowie die neue C-Klasse, die inzwischen zusätzlich zur Langversion auch als sportlicher Ableger mit kurzem Radstand angeboten wird. 250.200 (i. V. 145.500) der in China verkauften Fahrzeuge stammen aus der lokalen Produktion bei unserem Gemeinschaftsunternehmen BBAC.

Mercedes-Benz fährt zahlreiche Preise ein

Auch im Jahr 2015 hat die Marke Mercedes-Benz die Juroren und die Leser verschiedenster Fachzeitschriften überzeugt. Das herausragende Design der Mercedes-Benz Fahrzeuge war dabei für viele Preise verantwortlich: Drei erste Plätze beim Auto Bild Design Award für den CLA Shooting Brake, das GLE Coupé und den Mercedes-AMG GT sowie der sechste Gesamtsieg in Folge belegen dies eindrucksvoll. Dass die schönsten Autos von Mercedes-Benz gebaut werden, unterstreichen darüber hinaus zwei Einzelsiege für das GLE-Coupé und den Mercedes-AMG GT sowie die Wahl zur Designmarke des Jahres bei der Autonis-Leserwahl von auto motor sport. Auch die SUV-Modelle von Mercedes-Benz konnten im Jahr 2015 punkten: Zehn Nominierungen in sechs Kategorien und sechs Siege bestätigen dies. Mehr als 110.000 Leser von auto motor sport haben

Zweite Generation groß in Form: der Mercedes-Benz GLC mit sinnlicher Klarheit und moderner SUV-Ästhetik im klassischen Offroad-Look.

Der Mercedes-Benz CLA Shooting Brake fasziniert mit begeisternder Fahrdynamik, einzigartigem Raumkonzept und hoher Alltagstauglichkeit.

bei der Wahl zu den besten Autos des Jahres mit der S-Klasse und der C-Klasse gleich zwei Mercedes-Benz Modelle auf die ersten Plätze gewählt. Bei den World Car Awards war Mercedes-Benz ebenfalls sehr erfolgreich: Neben dem begehrten Titel »2015 World Car of the Year« für die C-Klasse haben auch das S-Klasse Coupé und der Mercedes-AMG GT Siege in ihren Kategorien eingefahren. Auch bei der Wertbeständigkeit konnten unsere Fahrzeuge einmal mehr überzeugen: Die S-Klasse, die C-Klasse, der CLA, der GLA und das smart fortwo Cabrio electric drive[1] wurden von »Focus Online« und dem Marktforschungsinstitut »Bähr & Fess Forecast« zu den wertbeständigsten Fahrzeugen in ihrer Klasse gekürt.

Best Customer Experience

Im Rahmen der Marketing- und Vertriebsstrategie »Best Customer Experience« richtet Mercedes-Benz seine Marketing- und Vertriebsorganisation auf die sich verändernden Kundenwünsche aus. Das Ziel ist es, neue Zielgruppen anzusprechen und gleichzeitig loyale Kunden an die Marke zu binden. Hierfür werden neue Vertriebswege und digitale Portale als innovative Zugänge zur Marke erschlossen. Der Multikanalansatz verknüpft verschiedene Vertriebsformate mit digitalen Elementen und ergänzt damit das Angebot der klassischen Mercedes-Benz Autohäuser und Showrooms. Herzstück von Best Customer Experience ist Mercedes me. mercedes.me
Diese Plattform ist auch Namensgeber der neuen innerstädtischen Präsenzen von Mercedes-Benz. Seit 2014 wurden fünf Mercedes me Stores weltweit eröffnet, zahlreiche temporäre Formate, wie zum Beispiel Events und Pop Up Stores, kreiert sowie über 1.800 Vertriebskollegen auf neue Jobprofile im Handel geschult. Darüber hinaus ist im Jahr 2015 die Initiative »She's Mercedes« gestartet, mit der sich die Marke Mercedes-Benz gezielt an Frauen richtet und den Anteil weiblicher Kunden mittelfristig signifikant erhöhen will. Die Initiative umfasst neben einer neuen Community- und Inspirationsplattform auch Networking-Dinner-Formate sowie feste Schulungsbestandteile für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Vertrieb und mehr weibliches Verkaufspersonal. S. 18 f.

Erfolgreichstes Motorsportjahr in der Unternehmensgeschichte

Zum zweiten Mal in Folge konnte MERCEDES AMG PETRONAS die Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in der Formel 1 gewinnen. Die Basis hierfür war erneut der Hybridantrieb des Weltmeisterfahrzeugs F1 W06 Hybrid, das effizienteste und erfolgreichste Antriebsaggregat im Wettbewerb. So dominierten Weltmeister Lewis Hamilton und der WM-Zweite Nico Rosberg nahezu jedes Rennen. Sehr erfolgreich war Mercedes-Benz auch in der populären Tourenwagenserie DTM: Hier war unser Fahrer Pascal Wehrlein mit 20 Jahren der jüngste Champion aller Zeiten. Zusammen mit den Siegen in der Formel-3-Europameisterschaft und bei den ADAC GT Masters haben wir im Jahr 2015 in allen Serien, in denen wir angetreten sind, die Fahrermeisterschaft gewonnen – ein bislang einmaliger Erfolg in der langen Motorsport-Historie des Unternehmens. Durch einen signifikanten Imagegewinn und hohe Werbegegenwerte macht sich das für Daimler bezahlt. Außerdem können wir durch den Einsatz von Hybridtechnologie und Leichtbau im Rennsport wertvolle Erfahrungen gewinnen und für die Serie nutzen.

CO_2-Ausstoß weiter gesenkt

Mit neuen Motoren und besonders sparsamen Modellvarianten konnten wir den durchschnittlichen CO_2-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr von 129 g/km auf 123 g/km verringern. Den für das Jahr 2016 angepeilten Zielwert von 125 g/km haben wir damit schon vorzeitig erreicht. Nicht zuletzt auch die neuen Modelle der Kompaktklasse, die neuen und deutlich sparsameren Modelle der C-Klasse sowie unsere effizienten Hybridantriebe haben das möglich gemacht. S. 112

1 smart fortwo Cabrio electric drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 15,1; CO_2-Emissionen in g/km 0,0.

Daimler Trucks

Daimler Trucks gestaltet die Zukunft des Straßengüterverkehrs. Auch im Jahr 2015 hat Daimler Trucks mit seiner auf den drei Säulen Technologieführerschaft, globale Präsenz und intelligente Plattformen basierenden Strategie seine Rolle als führender Lkw-Hersteller eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Mit unserem Freightliner Inspiration Truck erhielt im Mai 2015 ein autonom fahrender Lkw im US-Bundesstaat Nevada die weltweit erste Straßenzulassung. Nur fünf Monate später testeten wir in Deutschland den ersten autonom fahrenden Serien-Lkw im öffentlichen Straßenverkehr. Mit unseren erfolgreichen Produkten und unterstützt durch die positiven Marktentwicklungen in der NAFTA-Region und in Europa konnten wir unseren Absatz auf über 500.000 Lkw weiter erhöhen. Damit haben wir einen wichtigen Meilenstein bei der Absatzentwicklung erreicht.

C.03

Daimler Trucks

	2015	2014	15/14
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	**2.576**	1.878	+37
Umsatz	**37.578**	32.389	+16
Umsatzrendite (in %)	**6,9**	5,8	.
Sachinvestitionen	**1.110**	788	+41
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	**1.293**	1.188	+9
davon aktiviert	**26**	34	-24
Produktion	**506.663**	497.710	+2
Absatz	**502.478**	495.668	+1
Beschäftigte (31.12.)	**86.391**	87.628	-1

C.04

Absatz Daimler Trucks

	2015	2014	15/14
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Gesamt	**502**	496	+1
Westeuropa	**65**	57	+13
davon: Deutschland	**32**	29	+10
Großbritannien	**9**	8	+12
Frankreich	**7**	6	+26
NAFTA	**192**	161	+19
davon: USA	**167**	142	+18
Lateinamerika (ohne Mexiko)	**31**	47	-35
davon: Brasilien	**16**	32	-49
Asien	**148**	167	-12
davon: Japan	**46**	44	+4
Indonesien	**32**	58	-45
nachrichtlich:			
BFDA (Auman Trucks)	**69**	99	-30
Gesamt (einschließlich BFDA)	**572**	595	-4

Sehr erfolgreiche Geschäftsentwicklung in heterogenem Marktumfeld

Daimler Trucks steigerte den Absatz im Jahr 2015 um 1 % auf 502.500 Einheiten und erzielte damit das höchste Niveau seit dem Jahr 2006. Der Umsatz stieg um 16 % auf 37,6 (i. V. 32,4) Mrd. €. Daimler Trucks war 2015 einem regional sehr unterschiedlichen Marktumfeld ausgesetzt. In der NAFTA-Region entwickelte sich die Nachfrage nach Lkw im Jahr 2015 nochmals stark. Auch in Europa führten die solide wirtschaftliche Erholung und die Zunahme von Ersatzbeschaffungen zu einem Anstieg der Lkw-Nachfrage. In Japan präsentierte sich der Nutzfahrzeugmarkt auf dem soliden Vorjahresniveau, während die Nachfrage in Indien im Vorjahresvergleich stieg. Aufgrund der schwachen und unsicheren gesamtwirtschaftlichen Lage in Brasilien halbierte sich der dortige Lkw-Markt nahezu. Auch der indonesische Lkw-Markt entwickelte sich deutlich rückläufig. In diesem Marktumfeld konnte Daimler Trucks das EBIT sehr deutlich auf 2,6 (i. V. 1,9) Mrd. € steigern und erreichte damit einen neuen Höchstwert. Die Umsatzrendite stieg auf 6,9 (i. V. 5,8) %.

Über 500.000 verkaufte Lkw im Jahr 2015

Das im Jahr 2015 erreichte Absatzniveau von 502.500 Lkw zeigt: Unsere auf den drei Säulen Technologieführerschaft, globale Marktpräsenz und intelligente Plattformen basierende Strategie bewährt sich. Wir haben die Führungsrolle beim autonomen Fahren von Lkw übernommen. In der NAFTA-Region und in Westeuropa sind wir weiterhin als Marktführer gut positioniert, und in den Schwellenländern haben wir unsere Position weiter ausgebaut: Im Oktober eröffneten wir in Dubai das erste von sechs rund um den Globus geplanten Regionalzentren, die sich auf Vertrieb und Aftersales von Daimler-Nutzfahrzeugen konzentrieren. Von Dubai aus betreuen wir 19 Länder im Nahen Osten und in Nordafrika. Im Februar 2016 werden zwei weitere Regionalzentren eröffnet: in Kenia für Zentralafrika und in Pretoria

Freightliner Inspiration Truck: der erste autonom fahrende Lkw mit US-Straßenzulassung.

(Südafrika) für das südliche Afrika. Im März folgt das Regionalzentrum Südostasien in Singapur. Mit diesen neuen regionalen Vertriebsstützpunkten rücken wir noch näher an unsere Märkte und Kunden heran und können schneller auf ihre Bedürfnisse reagieren. Auch in der Umsetzung unserer Plattformstrategie haben wir einen weiteren Meilenstein erreicht. Im November startete in Detroit die Produktion des automatisierten Getriebes Detroit Transmission 12 – kurz DT12 – für den nordamerikanischen Markt.

In **Westeuropa** steigerten wir unsere Verkäufe um 13 % auf 64.800 Einheiten. Im Jahresverlauf zeigte sich eine positive Dynamik. Unsere Marke Mercedes-Benz behauptete im mittleren und schweren Segment weiterhin die Marktführerschaft mit einem Anteil von 22,5 (i. V. 24,4) %. Aufgrund von Vorzieheffekten vor Inkrafttreten der strengeren Emissionsnorm Euro VI ab 2016 konnte in der **Türkei** das hohe Absatzniveau vom Vorjahr mit 24.900 (i. V. 22.200) Lkw trotz der schwächeren ökonomischen Entwicklung und der unsicheren politischen Lage in der Region übertroffen werden. Gleichwohl ließ die Dynamik in der zweiten Jahreshälfte merklich nach. In **Russland** führte die wirtschaftlich anhaltend schwierige Situation zu einem deutlichen Nachfragerückgang.

In **Lateinamerika** ging der Absatz von Daimler Trucks vor allem aufgrund des deutlichen Markteinbruchs in Brasilien erheblich zurück. Einen negativen Impuls bekam der brasilianische Markt zudem durch die weitere Verschlechterung der Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen des staatlichen FINAME-Programms. Die Marktschwäche in unserem Hauptmarkt Brasilien führte zu einem Absatzrückgang auf 16.400 (i. V. 32.200) Einheiten. Immerhin konnten wir in diesem herausfordernden Umfeld im mittleren und schweren Segment unseren Marktanteil in Brasilien leicht auf 26,7 (i. V. 25,8) % ausbauen. Zur dauerhaften Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Daimler Trucks in Brasilien investieren wir von 2014 bis 2018 rund 500 Millionen Euro in für Brasilien maßgeschneiderte Produkte, Technologien und Services. In diesem Zusammenhang wurden die lokal produzierten Lkw-Modelle Accelo, Atego, Axor und Actros hinsichtlich Komfort, Kraftstoffverbrauch und Gesamtbetriebskosten weiter optimiert.

In der **NAFTA-Region** erzielte Daimler Trucks einen Verkaufsrekord: Der Absatz stieg um 19 % auf 191.900 Lkw. Die Marktführerschaft in den Gewichtsklassen 6-8 konnten wir im vergangenen Jahr mit einem Marktanteil von 39,4 (i. V. 37,2) % noch weiter ausbauen. Sowohl unsere hervorragenden Produkte als auch die Marktentwicklung des vergangenen Jahres trugen zu der positiven Absatzentwicklung bei. Im Mai 2015 startete die Produktion des neuen Western Star 5700 XE in Cleveland, North Carolina. Die Sattelzugmaschine zeichnet sich durch eine ausgefeilte Aerodynamik aus und ist mit dem neuen hocheffizienten Detroit Antriebsstrang ausgestattet. Der Lkw verbraucht fast 15 % weniger Kraftstoff als ein Vergleichsfahrzeug.

BharatBenz 3143: mit 430 PS der mit Abstand stärkste lokale Truck für den indischen Markt.

Die **asiatischen** Absatzmärkte entwickelten sich im abgelaufenen Jahr unterschiedlich. In **Japan** haben wir mit 45.600 Fahrzeugen unsere Verkäufe um 4 % gesteigert. Wir konnten unseren Marktanteil erfolgreich ausbauen und erreichten im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Anteil von 20,8 (i. V. 20,1) %. In **Indien** steigerten wir unsere Auslieferungen um 36 % und verkauften 14.000 Lkw. Mit unseren neuen BharatBenz Fahrzeugen konnten wir im Segment der oberen mittelschweren und schweren Lkw den Marktanteil auf 7,3 (i. V. 6,2) % erhöhen. Das Produktportfolio von BharatBenz wurde im vergangenen Jahr nochmals erweitert: Wir präsentierten den Schwer-Lkw BharatBenz 3143, der speziell für den Einsatz im Bergbau und auf Baustellen konzipiert wurde und mit 430 PS der mit Abstand stärkste lokale Truck für den indischen Markt ist. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 48 Tonnen und einer Vierachskonfiguration ist der Lkw perfekt auf die Kundenbedürfnisse im rohstoffreichen Indien abgestimmt. Dank der intelligenten Plattformstrategie entwickelten die Ingenieure von Daimler Trucks das Modell in weniger als drei Jahren. In einem stark rückläufigen **indonesischen** Markt sank unser Absatz auf 32.100 (i. V. 58.300) Einheiten. Unseren Marktanteil am indonesischen Lkw-Gesamtmarkt konnten wir auf 48,0 (i. V. 47,4) % ausbauen. Auch im Jahr 2015 arbeiteten wir weiter an unserer Strategie, die globale Marktpräsenz von Daimler Trucks auszuweiten. Dazu leisten die beiden asiatischen Tochtergesellschaften Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corp. (MFTBC) mit Sitz in Kawasaki und Daimler India Commercial Vehicles (DICV) mit Sitz in Chennai einen wichtigen Beitrag. Im vergangenen Jahr haben wir mit in Chennai hergestellten FUSO Lkw mehr als ein Dutzend ausgewählter Exportmärkte erschlossen, unter anderem Südafrika. Für 2016 sind weitere Markterschließungen vorgesehen.

Präsenz im weltweit größten Lkw-Markt China mit unserem Joint Venture BFDA

Die Daimler AG hält einen 50 %-Anteil an der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co. Ltd. Seit Mitte 2012 werden mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman produziert. Im Jahr 2015 verzeichnete der volumenseitig weltweit größte Lkw-Markt China infolge eines schwächeren chinesischen Wirtschaftswachstums einen Rückgang von rund 30 % für mittelschwere und schwere Lkw. Auch BFDA mit der Marke Auman konnte sich dieser Entwicklung nicht entziehen. Der Absatz ging im Berichtszeitraum marktbedingt auf 69.200 (i. V. 99.200) Einheiten zurück.
Um mittelfristig vom chinesischen Volumenmarkt zu profitieren, haben wir die Zusammenarbeit mit Foton/BFDA im Berichtsjahr konsequent vorangetrieben. Nach dem erfolgreichen Aufbau der OM-457-Motorenfabrik in unserem Joint Venture startet im Jahr 2016 die Produktion des Euro-IV/V-Motors der schweren Motorenfamilie. Seit Beginn des Joint Ventures wurden bereits mehr als 300.000 Auman Fahrzeuge verkauft.

Erfolgreiche Weiterentwicklung unserer Aggregatestrategie

Unsere Strategie des integrierten Antriebsstrangs verfolgten wir auch 2015 weiter. Im vergangenen Jahr konnten wir die Einbaurate des automatisierten Getriebes DT12 im Freightliner Cascadia und im Western Star 5700 XE nahezu verdoppeln, sodass rund 40 % dieser Modelle in den USA und Kanada mit dem automatisierten Getriebe verkauft wurden. Im November startete die lokale Produktion des DT-12-Getriebes für den nordamerikanischen Raum in Detroit. Ab 2018 sollen auch mittelschwere Motoren für den NAFTA-Markt in Detroit gefertigt werden. Die Verbauung unserer HDEP-Schwerlast-Motoren in den USA und Kanada konnten wir in einem wachsenden Markt auf dem hohen Niveau des Vorjahrs halten. Bereits vier Jahre nach Einführung des Schwerlastmotors Mercedes-Benz OM 471 stellte Daimler Trucks im Jahr 2015 die nächste Entwicklungsstufe vor. S. 35 Die neueste Generation des Euro-VI-Motors ist Teil der erfolgreichen Plattform für schwere Lkw-Motoren von Daimler Trucks und senkt den Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum Vorgängermotor nochmals um bis zu 3 %. Seit dem Jahr 2011 konnte der Durchschnittsverbrauch somit um bis zu 13 % reduziert werden. Die Euro-VI-Motorenfamilie wurde zudem um den neuen umweltfreundlichen Gasmotor M 936 G ergänzt. Die CO_2-Emissionen des Motors liegen bis zu 20 % unter denen eines Dieselmotors. Bei Verwendung von Biogas verbessert sich die Umweltbilanz noch weiter.

Daimler Trucks als Vorreiter beim autonomen Fahren

Als global aufgestellter Hersteller hat Daimler Trucks im Jahr 2015 eindrucksvoll demonstriert, wie intelligente Technologien innerhalb kürzester Zeit marken- und marktübergreifend ausgerollt werden können. Die autonom fahrenden Lkw von Daimler Trucks basieren auf in den jeweiligen Märkten eingesetzten Serien-Lkw, erweitert um die Highway-Pilot-Technologie, die an die speziellen Marktgegebenheiten angepasst wird. Der Highway-Pilot selbst ist ein komplexes Set aus Kameras und Radarsystemen mit Spurhalte- und Kollisionspräventionsfunktionen und regelt somit die Geschwindigkeit, bremst und lenkt. Erstmalig hatten wir der Öffentlichkeit den Highway Pilot im Rahmen einer teilautonomen Fahrt des Mercedes-Benz Future Truck 2025 im Jahr 2014 auf einem abgesperrten Autobahnteilstück bei Magdeburg vorgestellt. Im vergangenen Jahr konnte Daimler Trucks dann gleich mehrere Meilensteine auf dem Weg zum autonomen Fahren erreichen. S. 10 Die weltweit erste Straßenzulassung für einen autonom fahrenden Lkw erhielten wir im Mai 2015 für den Freightliner Inspiration Truck im US-Bundesstaat Nevada. Der auf dem US-Serienmodell Freightliner Cascadia basierende Lkw wurde um die Highway-Pilot-Technologie erweitert, die speziell auf den Einsatz im amerikanischen Highway-Verkehr konfiguriert wurde. In Deutschland testeten wir erstmalig im Oktober des vergangenen Jahres einen autonom fahrenden Serien-Lkw auf öffentlichen Straßen. Bei dem Premieren-Lkw handelte es sich um einen serienmäßigen Mercedes-Benz Actros, der für die Erprobung des autonomen Fahrens auf öffentlichen Straßen mit dem Highway Piloten ausgestattet wurde.

Mercedes-Benz Actros mit Highway Pilot: Premiere im Jahr 2015 für den ersten autonom fahrenden Serien-Lkw in Deutschland.

Führungsposition beim Thema Sicherheit
Unsere Spitzenposition beim Thema Sicherheit untermauern wir mit neuen Assistenzsystemen sowie mit der Weiterentwicklung des Notbrems- und Spurhalteassistenten. In naher Zukunft bringen wir beispielsweise den Abbiegeassistenten auf den Markt. Dieser kann Fußgänger, Radfahrer und stationäre Hindernisse erkennen und so insbesondere im Stadtverkehr Unfälle vermeiden und Leben retten.

Strategischer Fokus auf Konnektivität und Digitalisierung
Neben Sicherheit und Effizienz spielt die Vernetzung der Lkw als dritte Säule der Technologiestrategie von Daimler Trucks eine entscheidende Rolle. Ein Lkw generiert eine große Menge Daten, die vielfältig nutzbar sind. Schon heute können moderne Telematiksysteme beispielsweise erfassen und analysieren, wie effizient ein Fahrzeug bewegt wird, und dies dem Fahrer oder auch dem Spediteur melden. Künftig wird es eine Vielzahl an weiteren Möglichkeiten geben. Mithilfe der Daten, die Lkw in Echtzeit senden, können Spediteure ihre Logistik insgesamt erheblich effizienter gestalten. Sie können damit die Standzeiten der Lkw verringern, die Wartungsintervalle optimieren oder auch den Kraftstoffverbrauch senken. Zur Stärkung unserer technologischen Kompetenz auf diesem Gebiet beteiligte sich Daimler Trucks in Nordamerika an Zonar Systems Inc., einem führenden Entwickler und Anbieter von Logistik-, Telematik- und Konnektivitätslösungen. Gemeinsam werden Daimler Trucks North America und Zonar maßgeschneiderte Anwendungen für nordamerikanische Kunden auf den Markt bringen. Die beiden Unternehmen verbindet bereits eine fünfjährige Partnerschaft, unter anderem bei der Entwicklung der Telematiklösung Detroit Connect. S. 22 Diese enthält ein bordeigenes Diagnose- und Flottenüberwachungssystem und kann schon während der Fahrt die Ursache für eine Störmeldung ermitteln. So lassen sich servicebedingte Ausfallzeiten reduzieren und damit die Wartungskosten verringern. Damit kann der Einsatz von Detroit Connect die Reparaturkosten um bis zu 20 % senken und die Betriebszeit um 6 % steigern.

Maximale Effizienz durch integrierten Ansatz
Mit dem im Oktober 2015 vorgestellten Praxistest Efficiency Run haben Daimler Trucks und drei Speditionen nachgewiesen, dass sich mit optimal abgestimmten Lkw-Kombinationen der Kraftstoffverbrauch und damit die CO_2-Emissionen mit am Markt verfügbaren Mitteln um einen zweistelligen Prozentsatz senken lassen. Ausgestattet waren die Fahrzeuge mit dem vorausschauenden Tempomaten Predictive Powertrain Control (PPC), der die Schaltstrategie optimal auf die Streckentopografie abstimmt. Eingesetzt wurden außerdem gewichtsoptimierte Auflieger und Leichtlaufreifen. Der sogenannte integrierte Ansatz hat zum Ziel, nicht nur den Motor, sondern das Gesamtsystem Lkw-Transport zu optimieren. Die beiden für den Efficiency Run optimierten Mercedes-Benz Actros Standardsattelzüge verbrauchten jeweils rund 12 bis 14 % weniger Kraftstoff als ein Standardsattelzug der beteiligten Speditionen. Der im Rahmen des Efficiency Run ebenfalls getestete Lang-Lkw erzielte einen Verbrauchsvorteil von rund 17 % gegenüber dem eingesetzten Standardsattelzug im volumenbasierten Transport. Im Test bestätigte sich, dass zwei Lang-Lkw die Transportaufgaben von drei konventionellen Sattelzügen erbringen können. Der Efficiency Run wurde von der Prüforganisation DEKRA begleitet, und die Ergebnisse wurden von ihr zertifiziert.

Kundentests mit FUSO Canter E-Cell erfolgreich abgeschlossen
In einem einjährigen Feldversuch in Portugal wurden acht Vorserien FUSO Canter E-Cell von ausgewählten Kunden getestet. Die Datenanalyse der Kundenerprobung ergab 64 % Einsparungen bei den Betriebskosten gegenüber konventionellem Dieselantrieb. Mit Reichweiten von über 100 km übertrafen die Canter E-Cell die durchschnittliche Distanz, die viele für den leichten Verteilerverkehr eingesetzte Lkw pro Tag zurücklegen. Die elektrisch angetriebenen leichten Lastwagen fahren lokal emissionsfrei und nahezu geräuschlos und eignen sich für den täglichen Einsatz im Kurzstrecken-Lieferverkehr und im innerstädtischen Transport.

Studien und Serienfahrzeuge von Daimler Trucks mit Preisen ausgezeichnet
Mit der renommierten Auszeichnung »Distinguished Achievement Award« des US-Energieministeriums wurden die Ergebnisse der SuperTruck-Studie von Daimler Trucks North America ausgezeichnet. Diese zeigt Möglichkeiten auf, wie der Straßengütertransport der Zukunft so umweltschonend und kraftstoffeffizient wie möglich gestaltet werden kann. Ebenfalls ausgezeichnet wurde die Studie Mercedes-Benz Future Truck 2025. Sie gewann den international renommierten iF Design Award 2015. Der Mercedes-Benz Actros konnte im vergangenen Jahr den »Green Truck Award« gewinnen, der von den Redaktionen »Trucker« und »VerkehrsRundschau« verliehen wird. Bewertungsgrundlage sind in erster Linie der Kraftstoffverbrauch und damit auch die CO_2-Emissionen.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans setzte 2015 den Erfolgskurs des Vorjahres fort und verbuchte einen neuen Absatzrekord. Das Ergebnis erreichte einen neuen Bestwert. Wachstumstreiber waren insbesondere die Transporter Vito und Sprinter. In seinem 20. Jubiläumsjahr verkauften wir so viele Sprinter wie nie zuvor. Die Markteinführung des sehr erfolgreichen Mid-Size-Transporters Vito in Nord- und Südamerika war ein weiterer Meilenstein bei der Umsetzung unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global«. Auch im privaten Segment haben wir unser Geschäft konsequent weiter internationalisiert und mit der Großraumlimousine V-Klasse sowie der Reisemobilvariante Marco Polo zusätzliche Absatzmärkte erschlossen. Dies trug zu einer deutlichen Ergebnissteigerung bei Mercedes-Benz Vans bei.

Neue Bestwerte bei Absatz, Umsatz und EBIT
Mercedes-Benz Vans erzielte im Geschäftsjahr 2015 erneut einen Absatzrekord; mit 321.000 Einheiten wurde der Vorjahreswert um 9 % übertroffen. Auch der Umsatz lag mit 11,5 (i. V. 10,0) Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erhöhte sich um 29 % und markierte mit 880 Mio. € ebenfalls einen neuen Bestwert. ↗ **C.05**

Wachstumskurs fortgesetzt
Mercedes-Benz Vans war mit seinen Produkten auch im abgelaufenen Geschäftsjahr 2015 sehr erfolgreich. Während wir uns mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich an gewerbliche Kunden richten, steht bei der V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund.

In Westeuropa, unserem wichtigsten Markt, konnten wir den Absatz um 10 % auf 208.500 Einheiten steigern. Besonders deutliche Zuwächse verzeichneten wir in Schweden (+27 %), Belgien (+25 %) und der Schweiz (+17 %), und auch in den wichtigen westeuropäischen Volumenmärkten wuchs Mercedes-Benz Vans teils kräftig. Dabei erzielten wir in Deutschland mit 88.400 (i. V. 79.900) Einheiten einen neuen Höchstwert beim Absatz. Trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Marktumfelds stiegen die Verkäufe auch in Osteuropa auf 32.200 Einheiten – ein Plus von 5 % gegenüber dem Vorjahr.

Auf Wachstumskurs bewegt sich Mercedes-Benz Vans auch in der NAFTA-Region; der Absatz legte deutlich auf 40.500 Einheiten zu. In den USA fährt unser Sprinter weiterhin auf der Erfolgsspur, und den Metris haben wir im vierten Quartal 2015 eingeführt S. 173: Mit einem Absatzvolumen von 32.400 Einheiten (+25 %) wurde ein neuer Höchstwert erzielt. In Kanada nahm der Absatz um 24 % auf 5.100 Einheiten zu.

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen setzten wir 15.800 (i. V. 16.100) Transporter in Lateinamerika ab und blieben damit leicht unter dem Vorjahreswert. In China lag der Absatz mit 7.200 (i. V. 12.800) Einheiten vor allem aufgrund des bevorstehenden Modellwechsels bei den mittelgroßen Transportern deutlich unter dem Vorjahresniveau. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr weltweit 194.200 Sprinter

C.05
Mercedes-Benz Vans

€-Werte in Millionen	2015	2014	15/14 Veränd. in %
EBIT	**880**	682	+29
Umsatz	**11.473**	9.968	+15
Umsatzrendite (in %)	**7,7**	6,8	.
Sachinvestitionen	**202**	304	-34
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	**384**	293	+31
davon aktiviert	**153**	68	+125
Produktion	**328.129**	299.008	+10
Absatz	**321.017**	294.594	+9
Beschäftigte (31.12.)	**22.639**	21.598	+5

C.06
Absatz Mercedes-Benz Vans

	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Gesamt	**321.017**	294.594	+9
Westeuropa	**208.459**	190.019	+10
davon: Deutschland	**88.380**	79.898	+11
Osteuropa	**32.163**	30.758	+5
NAFTA	**40.519**	31.466	+29
Lateinamerika (ohne Mexiko)	**15.750**	16.063	-2
China	**7.178**	12.837	-44
Übrige Märkte	**16.948**	13.451	+26

(+4 %) abgesetzt und damit so viele Großtransporter in einem Jahr verkauft wie noch nie zuvor. Im Segment der Mid-Size Vans übertraf der Absatz im Geschäftsjahr mit insgesamt 105.100 (i. V. 86.000) Einheiten den Vorjahreswert ebenfalls deutlich. Im gewerblichen Segment stiegen die Verkäufe des Vito um 23 % auf 74.400 Fahrzeuge. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 21.700 (i. V. 22.100) Fahrzeuge. Die Großraumlimousine V-Klasse kommt weiter sehr gut bei unseren Kunden an und übertraf mit 30.700 abgesetzten Einheiten das Vorjahresvolumen um 20 %.

Eine Ikone wird 20: Der Sprinter ist und bleibt Bestseller und Erfolgsgarant

Im September feierten wir das 20-jährige Produktionsjubiläum des Sprinter im Transporterwerk in Düsseldorf. 1995 begründete der Mercedes-Benz Sprinter das gleichnamige Segment der großen Transporter und prägte es von diesem Zeitpunkt an. Inzwischen fährt der Sprinter in mehr als 130 Ländern und wurde insgesamt mehr als 2,9 Millionen Mal verkauft. Damit ist der Sprinter eines der erfolgreichsten Nutzfahrzeuge aller Zeiten und einer der Bestseller im Daimler-Produktportfolio. Die hohe Flexibilität innerhalb der Baureihe findet weltweit einen hohen Zuspruch bei unseren Kunden: Der große Premiumtransporter ist mit drei verschiedenen Radständen, drei Laderaumhöhen und vier Aufbaulängen verfügbar. Optional liefern wir das Fahrzeug auch als Allrad-Transporter aus. Immer wieder hatten wegweisende technische Neuerungen im Sprinter Premiere. So führten wir als erster Transporterhersteller bereits 1995 das Antiblockiersystem ABS und im Jahr 2002 das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP ein. Weitere Pionierarbeit leistete Mercedes-Benz Vans 2006 mit der serienmäßigen Verbauung des »Adaptive ESP«. Es bezieht das aktuelle Gewicht und die Schwerpunktlage des Fahrzeugs mit ein. Beide ESP-Generationen senkten die Unfallzahlen jeweils drastisch. Der aktuelle Sprinter verfügt als weitere Innovation zusätzlich über einen Seitenwindassistenten. Neben der Sicherheit sehen wir uns auch in diesem Segment der Verbrauchsoptimierung und der Reduzierung von Emissionen verpflichtet. Mit unserem aktuellen Effizienzpaket erreichen wir beim Sprinter einen Normverbrauch von 6,1 l pro 100 km.

Um der seit Jahren steigenden Nachfrage nach dem Sprinter in Nordamerika gerecht zu werden und um unsere Kostenposition langfristig zu verbessern, wird in Charleston im US-Bundesstaat South Carolina ein neuer Produktionsstandort von Mercedes-Benz Vans entstehen. Von dort aus werden wir künftig unsere Kunden in Nordamerika mit der nächsten Generation des Sprinter noch individueller und schneller beliefern können. Mercedes-Benz Vans wird in den nächsten Jahren rund eine halbe Milliarde US-Dollar in den Aufbau des neuen Transporterwerks investieren. Der Baubeginn der neuen Fabrik ist für das Jahr 2016 vorgesehen. In Charleston entstehen ein komplett neuer Rohbau, eine Lackieranlage sowie eine Endmontage. Damit entwickeln wir unseren weltweiten Produktionsverbund weiter und setzen einen neuen Meilenstein in der Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global«.

Mercedes-Benz Sprinter: In seinem 20. Jubiläumsjahr erreichte er als eines der erfolgreichsten Nutzfahrzeuge aller Zeiten einen neuen Absatzrekord.

Der Spezialist für die professionelle Personenbeförderung: Der kompakte Vito Tourer überzeugt mit höchster Vielseitigkeit, Komfort und Qualität.

Mercedes-Benz Vans goes global: Vito erfolgreich in neuen Märkten eingeführt
Neben dem Sprinter ist der Vito der zweite Welttransporter von Mercedes-Benz Vans. Nach der Markteinführung in Europa im Jahr 2014 wurde der mittelgroße Transporter im Oktober 2015 unter dem Namen Metris auch in Nordamerika eingeführt. Mit seinem attraktiven Design und einer großen Variantenvielfalt setzt das neue Fahrzeug den Maßstab in seinem Segment. Eine hohe Nutzlast und effiziente Motoren zeichnen den Metris zusätzlich aus. Mit dem neuen Fahrzeug ergänzt Mercedes-Benz Vans sein Produktprogramm unterhalb des Sprinter und ist damit in der Lage, vielfältige Kundenanforderungen im nordamerikanischen Markt zu erfüllen. Ein wichtiges Anwendungsfeld sind die Auslieferungen im Zusammenhang mit dem weiter wachsenden Online-Handel. Für den lateinamerikanischen Markt wird das Fahrzeug im Mercedes-Benz Werk Centro Industrial Juan Manuel Fangio nahe der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires gefertigt. Darüber hinaus bieten wir mit dem Vito Tourer auch eine auf den Personentransport zugeschnittene Variante an, um die Nachfrage von Shuttle-Bus-, Taxi- oder Limousinenservice-Unternehmen optimal bedienen zu können.

Neues Kapitel in der Erfolgsgeschichte der V-Klasse
Die Mercedes-Benz V-Klasse wurde 2015 auf der Tokyo Motor Show der japanischen Öffentlichkeit präsentiert und ist seit Januar 2016 auch in Japan erhältlich. Mit dem Verkaufsstart in Japan erobert die Großraumlimousine nach Großbritannien einen weiteren wichtigen Rechtslenkermarkt. Im November 2015 wurde die Großraumlimousine zudem auf der Dubai International Motor Show vorgestellt und ist ab Frühjahr 2016 unter anderem auch in den Vereinigten Arabischen Emiraten und weiteren Märkten im Nahen Osten verfügbar. Zwischenzeitlich ist die V-Klasse in mehr als 90 Ländern bei Mercedes-Benz Pkw- und Nutzfahrzeug-Händlern erhältlich. Ab Frühjahr 2016 sollten weitere neue Ausstattungen wie die AMG Line oder das größte Panoramadach im Segment für zusätzliches Kaufinteresse bei unseren Kunden sorgen.

Mercedes-Benz Vans auf Erfolgskurs im Reisemobilmarkt
Mercedes-Benz Vans steigert seine Präsenz auch im Reisemobilmarkt. Ein Jahr nach ihrer Markteinführung haben sich Marco Polo und Marco Polo ACTIVITY zu Erfolgsmodellen entwickelt. Dies belegt die hohe Kundennachfrage nach diesen Produkten. Die Beliebtheit des neuen Marco Polo zeigen auch die Auszeichnungen von zwei Fachmagazinen. Die Leser von promobil wählten den Marco Polo zum zweiten Mal in Folge zum »Kompakt-Reisemobil des Jahres«. Bei der Leserwahl von AUTO BILD REISEMOBIL kam das kompakte Reisemobil ebenfalls auf den ersten Platz und wurde Ende August als »Das Goldene AUTO BILD Reisemobil 2015« ausgezeichnet. Gleichzeitig erobern die V-Klasse und der Vito als attraktive Basisfahrzeuge den Markt für individuelle Aus- und Aufbauten von kompakten Reisemobilen. Immer mehr Reisemobilhersteller setzen auf die beiden Premiumfahrzeuge mit dem neu entwickelten Aufstelldach.

Portfolio-Erweiterung um neuen Pickup
Mit dem ersten Pickup eines Premiumherstellers werden wir noch in diesem Jahrzehnt unser Produktportfolio in einem vielversprechenden Segment erweitern. Im Rahmen unserer Strategie »Mercedes-Benz Vans goes global« ist der Pickup das ideale Fahrzeug, das attraktive Produktangebot mit einem neu entwickelten Modell international gezielt auszubauen. Dabei werden wir auch im Pickup-Segment mit einem unverwechselbaren Design und allen markentypischen Fahrzeugattributen in puncto Sicherheit, Komfort, Antriebsstrang und Wertigkeit antreten. Die vielseitigen Pickup-Fahrzeuge mit hohen Allround-Qualitäten und rund einer Tonne Nutzlast sind weltweit beliebt und bieten somit gute Absatzpotenziale. Zielmärkte für das neue Fahrzeug sind im ersten Schritt Lateinamerika, Südafrika, Australien und Europa.

Auszeichnungen für Mercedes-Benz Sprinter und Vito
Ein Doppelsieg gelang Mercedes-Benz Vans im Berichtsjahr beim Wettbewerb um den »KEP-Transporter des Jahres 2015«. Bewertet wurden die Fahrzeuge von einer Jury aus Experten der Kurier-, Express- und Postbranche (KEP). Der Vito 111 CDI und der Sprinter 316 CDI setzten sich dabei gegen starke Konkurrenz durch. Der neue Mercedes-Benz Vito erreichte den obersten Podiumsplatz bei den »Transportern bis 3,0 t«. In der Kategorie »Transporter bis 3,5 t« bestätigte der Mercedes-Benz Sprinter seine Spitzenposition der vergangenen Jahre.

Daimler Buses

Als Marktführer in seinen Kernmärkten Westeuropa und Lateinamerika konzentriert sich Daimler Buses auf innovative Produkte, um den wirtschaftlichen Anforderungen seiner Kunden und der ökologischen Verantwortung gerecht zu werden. Dazu haben wir unser breites Produktportfolio weiterentwickelt. Die Geschäftsentwicklung war auch im Jahr 2015 von der schwierigen wirtschaftlichen Situation in Lateinamerika geprägt, die zu einem Rückgang beim Absatz und Umsatz führte. Dennoch konnte beim Ergebnis der Vorjahreswert leicht übertroffen werden.

C.07

Daimler Buses

€-Werte in Millionen	2015	2014	15/14 Veränd. in %
EBIT	**214**	197	+9
Umsatz	**4.113**	4.218	-2
Umsatzrendite (in %)	**5,2**	4,7	.
Sachinvestitionen	**104**	105	-1
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	**184**	182	+1
davon aktiviert	**13**	11	+18
Produktion	**29.092**	31.485	-8
Absatz	**28.081**	33.162	-15
Beschäftigte (31.12.)	**18.147**	17.473	+4

C.08

Absatz Daimler Buses

	2015	2014	15/14 Veränd. in %
Gesamt	**28.081**	33.162	-15
Westeuropa	**7.757**	7.557	+3
davon: Deutschland	**2.787**	2.865	-3
Mexiko	**3.964**	3.633	+9
Lateinamerika (ohne Mexiko)	**11.909**	17.614	-32
Asien	**1.030**	1.117	-8
Übrige Märkte	**3.421**	3.241	+6

Ergebnis leicht über Vorjahresniveau

Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2015 weltweit 28.100 (i. V. 33.200) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der deutliche Rückgang war insbesondere auf die weiterhin schlechte wirtschaftliche Lage in Brasilien zurückzuführen. Dennoch konnte das Geschäftsfeld die uneingeschränkte Marktführerschaft in seinen Kernmärkten im Segment für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8 t behaupten. ↗ **C.07** Erfreulich entwickelte sich das Komplettbusgeschäft in Westeuropa, das über dem Volumen des Vorjahres lag. Der Umsatz lag mit 4,1 (i. V. 4,2) Mrd. € leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Getragen vom Absatzerfolg bei Komplettbussen und einem günstigen Produktmix in Westeuropa konnten die Volumenrückgänge in Lateinamerika mehr als ausgeglichen werden, sodass das EBIT mit 214 (i. V. 197) Mio. € leicht über dem Vorjahreswert lag.

Unterschiedliche Geschäftsentwicklung in den Kernregionen

In Westeuropa bietet Daimler Buses mit den Marken Mercedes-Benz und Setra die gesamte Produktpalette von Stadt-, Überland- und Reisebussen sowie Fahrgestelle an. Durch Zuwächse in unserem Komplettbusgeschäft stieg der Absatz in dieser Region um 3 % auf 7.800 Einheiten. Daimler Buses hat seine führende Marktposition in Westeuropa mit einem Marktanteil von 30,9 (i. V. 34,4) % behauptet, lag damit aber unter dem historischen Höchststand von 2014. Die hohe Nachfrage nach unseren Mercedes-Benz und Setra Bussen – insbesondere im Reisebussegment – wirkte sich positiv auf unseren Absatz in Deutschland aus. Diese erfreuliche Entwicklung wurde auch vom weiter wachsenden Fernbusgeschäft begünstigt. Bedingt durch einen Rückgang der Nachfrage nach Stadtbussen im Vergleich zum außerordentlich hohen Niveau des Jahres 2014 blieb der Absatz in Deutschland allerdings mit 2.800 (i. V. 2.900) Einheiten unter dem Vorjahresniveau. Der Absatz in der Türkei stieg um 32 % auf 1.000 Einheiten. Diese Entwicklung wurde durch ein starkes Plus im türkischen Reisebusmarkt bestimmt.

Der Stadtbus Mercedes-Benz Citaro NGT (Natural Gas Technology) besticht durch einen leisen Lauf und reduzierte CO_2-Emissionen.

Die TopClass 500 der Marke Setra bietet ein neues Reisegefühl, das Luxus und Funktionalität auf höchstem Level vereint.

In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Lage noch einmal erheblich verschlechtert; dabei erreichte der brasilianische Busmarkt einen langjährigen Tiefststand. Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz ging in Brasilien um 47 % auf 7.200 Einheiten zurück. Dennoch konnten wir mit einem Marktanteil von 52,5 (i. V. 49,7) % die führende Marktposition in Brasilien deutlich ausbauen. In Mexiko lag der Absatz mit 4.000 (i. V. 3.600) Einheiten deutlich über dem Vorjahresniveau.

Busworld Kortrijk 2015: neuer Verkaufsrekord und internationale Auszeichnungen

Zum zweiten Mal in Folge konnte Daimler Buses auf der ältesten und bekanntesten internationalen Busmesse, die alle zwei Jahre im belgischen Kortrijk stattfindet, eine positive Bilanz ziehen. Nach 2013 nahm die Zahl der verkauften Busse erneut zu und lag mit einem Plus von rund 70 % noch einmal deutlich über dem alten Bestwert. Im Vergleich zu 2011 wurden die Verkäufe sogar verdreifacht. Während der Messe zeigten wir das einzigartige Komplettangebot von Daimler Buses mit den zwei führenden Marken Mercedes-Benz und Setra und einem Produktspektrum vom Minibus bis zum Doppelstockbus sowie einer Vielzahl von Dienstleistungen. Die Reisebusse des Typs TopClass 500 der Marke Setra wurden durch die Fachjury der European Coach & Bus Week mehrfach ausgezeichnet. Neben dem Hochdecker S 516 HDH, dem der »Grand Award Coach« verliehen wurde, würdigte das Gremium mit dem »Ecology Label« und dem »Styling & Design Label« auch die hohe Umweltverträglichkeit sowie die ästhetische Formgebung der Setra Reisebusgeneration. Bereits zu Beginn des Jahres waren beide Baureihen mit der »Special Mention 2015« des »German Design Award« ausgezeichnet worden. Darüber hinaus wurden in Kortrijk die Mitteldecker-Reisebusse der ComfortClass 500 mit dem »Green Coach Award 2015« geehrt. Der Preis wird seit dem Jahr 2011 von renommierten Fachzeitschriften im jährlichen Wechsel für einen Reise- beziehungsweise Stadtbus vergeben. Der S 515 MD überzeugte durch den geringsten Verbrauch auf der Teststrecke sowie durch seine Wirtschaftlichkeit.

Neue Technologien setzen Maßstab bei Effizienz und Umweltverträglichkeit

Daimler Buses arbeitet daran, durch innovative Technologien weitere Fortschritte bei der Kraftstoffeffizienz und der Umweltverträglichkeit seiner Produkte zu erzielen. Der im Jahr 2015 vorgestellte Stadtbus mit Erdgasantrieb Mercedes-Benz Citaro NGT (Natural Gas Technology) mit dem Euro-VI-Gasmotor M 936 G ist im Vergleich zum Vorgängermodell beim Kraftstoffverbrauch um bis zu 20 % effizienter; im Vergleich zum Dieselmotor beträgt der CO_2-Vorteil bis zu 10 %. Bei Verwendung von Bio-Erdgas fährt er außerdem CO_2-neutral. Darüber hinaus unterschreitet der Citaro NGT das Geräuschniveau des laufruhigen Dieselmotors OM 936 über das gesamte Drehzahlband nochmals hörbar. Bei den Reisebussen setzt ein neuer Heavy-Duty-Motor Maßstäbe bei den Betriebskosten. Dank des neuen hocheffizienten Mercedes-Benz OM 471, der in den dreiachsigen Premiumreisebussen von Mercedes-Benz und Setra zum Einsatz kommt, sinken die Kraftstoffkosten bei gleichzeitiger Steigerung der Fahrdynamik um bis zu 4 %.

Roadmap für alternative Antriebe

Auf dem Kongress des internationalen Verbands für den öffentlichen Personennahverkehr UITP stellte Daimler Buses seine Roadmap für alternative Antriebstechnologien vor. Neben der weiteren Perfektionierung des Dieselantriebs steht die Elektrifizierung bei den künftigen Modellen Citaro E-Cell und Citaro F-Cell bis zum Jahr 2020 im Fokus. Beide Konzepte werden auf einer modular aufgebauten Elektroplattform basieren. Zu den weiteren Maßnahmen auf diesem Weg gehört auch eine Hybridlösung. Mit dem Compact Hybrid verfolgt Daimler Buses die Strategie eines einfacheren technischen Hybridkonzepts, das kein Zero-Emission-Fahrzeug sein wird, dafür aber bei geringeren Mehrkosten den Kunden eine signifikante Verbrauchseinsparung gegenüber dem bereits sparsamen Euro-VI-Dieselmotor bieten wird.

Neue Buswerke sichern Zutritt zu Wachstumsmärkten

Im Herbst 2015 startete in unserem Buswerk im indischen Chennai, das Mitte des Jahres 2015 eröffnet wurde, die Serienproduktion. Daimler Buses kann damit vom enormen Wachstumspotenzial des indischen Marktes profitieren. Unter der Marke BharatBenz werden Frontmotorbusse für den indischen Volumenmarkt mit Aufbauten des britischen Busherstellers Wrightbus produziert. Für das Premiumsegment stehen Heckmotorbusse der Marke Mercedes-Benz zur Verfügung. Der neue Standort in Indien verfügt zunächst über eine Produktionskapazität von 1.500 Bussen jährlich. Diese Kapazität kann aber auf bis zu 4.000 Einheiten jährlich erweitert werden. Erste Fahrgestelle und Busse wurden bereits an indische Kunden, aber auch für den Export ausgeliefert. Insgesamt wurden bisher 50 Mio. € am Standort in Indien investiert. In Lateinamerika haben wir in Funza bei Bogotá ein neues Werk für die Montage von Busfahrgestellen eröffnet. Daimler Buses rüstet sich so für die wachsende Nachfrage nach Bussen sowie für effiziente Mobilitätslösungen in dieser Region.

Nummer 1 bei Sicherheitstechnologien in Europa

Bei den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra verwirklicht Daimler Buses ein umfassendes integrales Sicherheitskonzept. Höchste Sicherheitsansprüche werden dabei erfüllt und die Entwicklung auf allen Gebieten vorangetrieben. Das integrale Sicherheitskonzept setzt sich aus mehreren Bausteinen zusammen. Im Zentrum steht fahrzeug- und einsatzspezifisch eine Vielzahl innovativer Sicherheitsausstattungen mit dem Ziel, die aktive und passive Sicherheit fortlaufend zu steigern. Dies reicht von Assistenzsystemen bis hin zu serienmäßigen Brandmeldeanlagen in allen Bussen. Laut EU-Vorgabe sind zum Beispiel seit November 2015 in neu zugelassenen Reisebussen Notbremssysteme und Spurassistenten vorgeschrieben. Daimler Buses verbaut bereits seit neun Jahren Spurhalteassistenten in seinen Reisebussen und seit sechs Jahren den Active Brake Assist. Der aktuelle Active Break Assist 3 (ABA 3) bremst beispielsweise den Reisebus bei stehenden Hindernissen durch eine Vollbremsung bis zum Stand ab. Darüber hinaus sind bereits heute in unseren Fahrzeugen schon Assistenzsysteme wie der Abstandsregeltempomat oder Attention Assist an Bord. Die von Mercedes-Benz neu entwickelte Knickwinkelsteuerung ATC (Articulation Turntable Controller) für die Gelenkbusse Citaro G und CapaCity L setzt einen neuen Standard für Fahrdynamik und Sicherheit bei Gelenkbussen. Sicherheitstrainings runden das Portfolio bei den Sicherheitstechnologien von Daimler Buses ab.

Daimler Financial Services

Bei Daimler Financial Services erreichte der Bestand an finanzierten oder verleasten Pkw und Nutzfahrzeugen zum Ende des Geschäftsjahres 2015 mit über 3,7 Millionen Fahrzeugen ein neues Allzeithoch. Auch Neugeschäft und Vertragsvolumen sind stark gewachsen. Die Kombination der Absatzfinanzierung mit der Vermittlung fahrzeuggebundener Versicherungspolicen gewinnt weiter an Bedeutung. Unser Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir weiter ausgebaut.

Nahezu jedes zweite ausgelieferte Fahrzeug finanziert oder verleast

Im Laufe des Jahres 2015 schloss Daimler Financial Services 1,5 Mio. neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 57,9 Mrd. € ab. Der Wert aller neu abgeschlossenen Verträge wuchs gegenüber dem Vorjahr um 21 %. Somit wurde im Jahr 2015 rund die Hälfte aller Neufahrzeugverkäufe unserer automobilen Geschäftsfelder durch die Absatzfinanzierung von Daimler Financial Services unterstützt. Insgesamt standen Ende 2015 über 3,7 Millionen finanzierte oder verleaste Fahrzeuge in den Büchern – das entspricht einem Anstieg des Vertragsvolumens von 18 % gegenüber dem Jahresende 2014 auf 116,7 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Zuwachs bei 14 %. Mit 1.619 (i. V. 1.387) Mio. € erreichte auch das EBIT einen neuen Bestwert. ↗ C.09

Neugeschäft in Europa ausgebaut

In der Region Europa schloss Daimler Financial Services 766.399 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 24,6 Mrd. € (+14 %) ab. Besonders hohe Wachstumsraten waren in Spanien (+43 %) und in Italien (+30 %) zu verzeichnen. In Deutschland stieg das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank um 8 % auf 10,7 Mrd. €, das Einlagevolumen im Direktbankgeschäft betrug 10,4 Mrd. € (- 3 %). Um die eigene Marktpräsenz weiter auszubauen, übernahm Daimler Financial Services in Österreich die bisher zur Wiesenthal Autohandels AG gehörige Welcome Bank GmbH, die seit Ende Oktober als Mercedes-Benz Bank GmbH firmiert. Insgesamt stieg das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services in Europa um 13 % auf 45,6 Mrd. €.

C.09

Daimler Financial Services

€-Werte in Millionen	2015	2014	15/14 Veränd. in %
EBIT	**1.619**	1.387	+17
Umsatz	**18.962**	15.991	+19
Neugeschäft	**57.891**	47.912	+21
Vertragsvolumen	**116.727**	98.967	+18
Sachinvestitionen	**30**	23	+30
Beschäftigte (31.12.)	**9.975**	8.878	+12

Daimler Financial Services begeistert mit herausragendem Service und maßgeschneiderten Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsangeboten.

Erneuter Zuwachs auch in Nordamerika
Auch in Nord- und Südamerika konnte das hohe Niveau des Vorjahres weiter gesteigert werden – dort wurden 456.365 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 22,0 Mrd. € (+21 %) vermittelt. Einem durch das schwierige wirtschaftliche Umfeld bedingten Rückgang des Neugeschäfts in Brasilien standen starke Zugewinne in den USA (+28 %) und in Mexiko (+31 %) gegenüber. Insgesamt wuchs das Vertragsvolumen in der Region Nord- und Südamerika um 18 % auf 50,8 Mrd. €.

Mehr Neuabschlüsse in Afrika & Asien-Pazifik
In der Region Afrika & Asien-Pazifik stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahreswert um 39 % auf 11,3 Mrd. €. Besonders stark wuchs das Geschäft in Indien (+91 %), China (+66 %) und Korea (+53 %). Mit einem Vertragsvolumen von 6,9 Mrd. € war China im Berichtsjahr bereits der viertgrößte Markt von Daimler Financial Services. Insgesamt lag das Vertragsvolumen in der Region Afrika & Asien-Pazifik zum Jahresende mit 20,2 Mrd. € um 32 % über dem entsprechenden Vorjahreswert.

Wachstum des Versicherungsgeschäfts
Daimler Financial Services vermittelte im Laufe des Jahres 2015 rund 1,8 Mio. Versicherungspolicen – das entspricht einem Anstieg von 25 % gegenüber dem Vorjahr. Ausgesprochen erfolgreich entwickelte sich das Versicherungsgeschäft weiterhin in China: Dort waren im Durchschnitt drei Viertel aller ausgelieferten Daimler-Fahrzeuge mit einer von uns vermittelten Versicherung ausgestattet.

Mobilitätsdienstleistungen weiter ausgebaut
Daimler Financial Services bietet ein breites Spektrum an innovativen Mobilitätsdienstleistungen an, das auch im Jahr 2015 weiter ausgebaut wurde. Das Carsharing-Angebot car2go konnte die Zahl der Nutzer auf 1,2 Mio. steigern und damit die Position als weltweit führendes Carsharing-Unternehmen verteidigen. Seit 2015 ist car2go auch in Turin und Madrid verfügbar. Insgesamt war das konzerneigene Carsharing Ende 2015 an 31 Standorten präsent. Weiterentwickelt wurde auch die moovel App, mit der die Kunden in Deutschland verkehrsmittelübergreifend die für sie beste Verbindung von A nach B finden und Anbieter wie car2go, Flinkster, mytaxi und Deutsche Bahn direkt buchen und bezahlen können. Zudem ermöglicht moovel seit dem vierten Quartal in Stuttgart als erster Anbieter weltweit, auch Online-Tickets eines ÖPNV-Anbieters direkt in der App zu buchen und zu bezahlen. Das ebenfalls Daimler-eigene nordamerikanische Unternehmen RideScout übernahm Ende des zweiten Quartals das US-Start-up GlobeSherpa, einen der führenden US-amerikanischen Anbieter auf dem Gebiet des mobilen Ticketing, der unter anderem in San Francisco, Portland und Chicago präsent ist. Die App mytaxi bietet dem Kunden die Möglichkeit, mit seinem Smartphone ein Taxi zu finden und zu bezahlen. Aufgrund des hohen Kundenzuspruchs startete die App im Berichtsjahr in den europäischen Städten Mailand, Sevilla, Valencia, Krakau sowie Lissabon. Insgesamt war mytaxi damit Ende 2015 in 40 Städten vertreten. Darüber hinaus ist Daimler auch an der MeinFernbus FlixBus GmbH sowie dem professionellen Fahrdienst Blacklane beteiligt.

Flottengeschäft gestärkt
Daimler Financial Services unterstützte auch im Berichtsjahr Flottenkunden bei der Finanzierung und Verwaltung ihrer Fahrzeuge und Fuhrparks. Daimler Fleet Management schloss im Geschäftsjahr 2015 insgesamt 152.000 Neuverträge mit gewerblichen Flottenkunden ab – das entspricht einem Plus von 9 % gegenüber dem Vorjahr. Ende Dezember standen in Europa 310.000 Verträge mit Kunden in Europa in den Büchern – das sind 1,5 % mehr als im Vorjahr. Insbesondere die Nachfrage nach übergreifenden Mobilitätskonzepten für den Firmenfuhrpark stieg weiter; auch das Angebot für kleinere Unternehmen mit weniger als 50 Fahrzeugen wurde ausgeweitet.

Fokus auf Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit
Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit stehen im Zentrum der Arbeit von Daimler Financial Services. In zahlreichen Ländern rund um den Globus waren wir 2015 laut unabhängigen Untersuchungen erneut führend, wenn es um die Beurteilung unserer Servicequalität durch Automobilkunden sowie -händler ging. In den USA beispielsweise belegte Mercedes-Benz Financial Services bei der J. D.-Power-Studie zur Zufriedenheit der Händler in drei Kategorien den Spitzenplatz – mehr als zwei Drittel der befragten Autohändler gaben an, aufgrund der hohen Kundenorientierung der Vertriebsmitarbeiter den prozentualen Anteil des Geschäfts mit Mercedes-Benz Financial Services USA weiter erhöhen zu wollen. Auch in Großbritannien war Mercedes-Benz Financial Services zum wiederholten Mal in Folge der beliebteste Partner des Automobilhandels.

Die Basis dieser und vieler weiterer Erfolge sind hoch motivierte Mitarbeiter: In der unabhängigen, weltweiten Befragung des Great Place to Work Instituts gaben neun von zehn Befragten an, dass Daimler Financial Services ein großartiger Arbeitgeber ist.

Mauterfassung durch Toll Collect erfolgreich ausgeweitet
Das System zur Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen sowie ausgewählten Bundesstraßen arbeitete auch im Jahr 2015 stabil und zuverlässig. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 29,7 Mrd. Streckenkilometer erfasst. Daimler Financial Services ist am Toll-Collect-Konsortium mit einem Anteil von 45 % beteiligt. Zum 1. Juli 2015 wurde die Maut auf zusätzliche Bundesstraßen ausgedehnt, zum 1. Oktober wurde die Mautpflicht zudem auf Fahrzeuge ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht ausgeweitet. Seit dem Start der Mauterhebung zum Jahresbeginn 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland durch Toll Collect insgesamt 44 Mrd. € Mautgebühren eingenommen.

Mobilität neu denken: Mit car2go, moovel und mytaxi gestalten wir die persönliche Fortbewegung vernetzter, flexibler und intelligenter.

Wir handeln verantwortungsvoll und nachhaltig

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.

D | Corporate Governance

Bericht des Prüfungsausschusses 182 – 184

- Verantwortung und Besetzung
- Sitzungen und Teilnehmer
- Behandelte Themen

Integrität und Compliance 185 – 186

- Kultur der Integrität
- Compliance
- Kartellrecht

Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG zum Deutschen Corporate Governance Kodex 187

- Selbstbehalt bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat
- Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Corporate Governance Bericht 188 – 195

- Wesentliche angewandte Prinzipien unserer Unternehmensführung
- Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat
- Zusammensetzung und Arbeitsweise von Ausschüssen des Aufsichtsrats
- Gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen
- Aktionäre und Hauptversammlung
- Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat
- Risikomanagement und Rechnungslegung
- Erklärung zur Unternehmensführung

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen die Aufgabe und Tätigkeit dieses Gremiums im Geschäftsjahr 2015 vorzustellen.

Verantwortung
Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung und der Finanzberichterstattung. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems sowie das Compliance-Management. Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten, legt die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Prüfer.

Paritätische Besetzung
Nach einigen personellen Veränderungen im Vorjahr blieb die Zusammensetzung des vierköpfigen Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2015 unverändert. Vonseiten der Anteilseigner waren Dr. Clemens Börsig als Vorsitzender und Joe Kaeser vertreten. Beide sind unabhängig und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von internen Kontrollverfahren. Die Arbeitnehmer wurden im Geschäftsjahr durch Michael Brecht als stellvertretender Vorsitzender und Dr. Sabine Maaßen repräsentiert.

Sitzungen und Teilnehmer
Der Prüfungsausschuss tagte sechs Mal im Geschäftsjahr 2015. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Dr. Manfred Bischoff, als ständiger Gast teil. Weitere Teilnehmer waren der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten waren darüber hinaus die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Rechnungswesen, Revision, Compliance und der Rechtsabteilung vertreten.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit dem Abschlussprüfer, mit den für Finanzen und Controlling beziehungsweise Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitgliedern sowie bei Bedarf mit den Leitern der Fachabteilungen.

Entsprechende Einzelgespräche wurden insbesondere zur Vorbereitung der anstehenden Sitzungen des Ausschusses geführt.

Information an den Aufsichtsrat
Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses und den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

Themen im Jahr 2015
In der Sitzung am 4. Februar 2015 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2014 und erörterte den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwände gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2014 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden am darauffolgenden Tag in der Jahrespressekonferenz veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 13. Februar 2015 befasste sich der Prüfungsausschuss 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 2014 sowie mit dem Gewinnverwendungsvorschlag. Dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss und zum Internal Control System (ICS), der Bericht zum Risikomanagementsystem für das Jahr 2014, der Geschäftsbericht für 2014 sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung,

Dr. Clemens Börsig, Vorsitzender des Prüfungsausschusses

die aufgestellten Abschlüsse sowie den zusammengefassten Lagebericht zu billigen und sich auf dieser Grundlage dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 2,45 € je dividendenberechtigte Stückaktie anzuschließen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses für das Geschäftsjahr 2014.

Darüber hinaus erörterte der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2014 an den Abschlussprüfer gezahlten Honorare für Prüfungs- und für Nicht-Prüfungsleistungen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung beschloss der Prüfungsausschuss eine an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung, die KPMG als Abschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2015 zu bestellen. Dabei stützte der Prüfungsausschuss seine Empfehlung auch auf die sehr guten Ergebnisse der vom Prüfungsausschuss im Mai 2014 durchgeführten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung des vorangegangenen Geschäftsjahres. Vorbehaltlich der Bestellung des vorgeschlagenen Prüfers durch die Hauptversammlung erörterte der Ausschuss den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2015 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die Hauptversammlung 2015 und mit dem Jahresprüfplan 2015 der Konzernrevision.

Im Jahresverlauf 2015 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit dem zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten bestellten Abschlussprüfer die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Revision, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. In diesem Zusammenhang befasste sich der Ausschuss beispielsweise mit dem aktuellen Stand der anhängigen Rechtsverfahren und mit den Maßnahmen des Unternehmens in Sachen Geldwäscheprävention und Sanktionslistenprüfung. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss über mögliche Regelverstöße berichten, die Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) meldeten.

In seiner Sitzung am 18. Juni 2015 erörterte der Prüfungsausschuss das Risikomanagementsystem und befasste sich dabei insbesondere mit dessen Änderungen und Weiterentwicklungen. Ebenfalls besprochen wurden Methoden, Prozesse und etwaige Anpassungen des internen Kontrollsystems, das neben dem rechnungslegungsbezogenen Teil auch die Funktionen Interne Revision und Compliance-Management umfasst. Weiterhin nahm der Ausschuss einen Bericht über die Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers entgegen. In dieser Sitzung wurden auch die Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung des Berichtszeitraums und die Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen festgelegt. Außerdem diskutierte der Ausschuss die Ergebnisse der intern durchgeführten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2014.

Ebenfalls in der Sitzung am 18. Juni 2015 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit Neuerungen bei Bilanzierung und Rechnungslegung sowie weiteren prüfungsausschussrelevanten Entwicklungen. Weiterhin informierte sich das Gremium eingehend über das Group Legal System und das Group Legal Risk Reporting. Abschließend ließ sich der Ausschuss ausführlich über das Geschäftsmodell Leasing berichten und diskutierte mit dem Vorstand und den anwesenden Vertretern der Fachbereiche die Schwerpunkte Restwertmanagement und Bilanzierung.

In der Sitzung am 22. Juli 2015 nahm der Prüfungsausschuss den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz entgegen und informierte sich eingehend über die Schwerpunktthemen und aktuellen Entwicklungen des Bereichs Datenschutz. Dabei befassten sich die Mitglieder des Ausschusses beispielsweise mit den Datenschutzprinzipien für vernetzte Fahrzeuge und mit dem Datenschutz bei der Online-Plattform Mercedes me, wo Sicherheit und Kundenfreundlichkeit in Einklang zu bringen sind.

In seiner Sitzung am 21. Oktober 2015 befasste sich der Ausschuss unter anderem mit den aktuellen Aktivitäten des Bereichs Compliance und ließ sich dabei insbesondere die Maßnahmen zur Verstetigung der Elemente des Compliance Management Systems und einzelne Prozessverbesserungen erläutern.

Themen im Jahr 2016

In der Sitzung am 3. Februar 2016 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2015 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwände gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 4. Februar 2016 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 16. Februar 2016 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2015 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss und zum Internal Control System (ICS), der Bericht zum Risikomanagementsystem für das Jahr 2015, der Geschäftsbericht für 2015 sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse sowie den zusammengefassten Lagebericht zu billigen und sich auf dieser Grundlage dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie anzuschließen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2015.

Darüber hinaus erörterte der Ausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2015 an den Abschlussprüfer insgesamt gezahlten Honorare. Der Prüfungsausschuss beschloss zudem die an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung, die KPMG als Abschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2016 zu bestellen; dabei wurden die Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung und die Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung berücksichtigt. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung erörterte der Ausschuss auch den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2016 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2016 und mit dem Jahresprüfplan 2016 der Internen Revision.

Effizienzprüfung

Auch im Jahr 2015 führte der Prüfungsausschuss wie in den Vorjahren eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die sehr positiven Ergebnisse dieser Effizienzprüfung wurden in der Sitzung Mitte Februar 2016 vorgestellt und diskutiert. 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 2016

Der Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender

Integrität und Compliance

Kultur der Integrität

Integrität ist einer unserer vier Unternehmenswerte, die das Fundament für unsere Geschäftsaktivitäten bilden. Wir sind der Überzeugung, dass anständiges Wirtschaften uns dauerhaft erfolgreich macht und der Gesellschaft zugutekommt. Als weltweit tätiges Unternehmen übernehmen wir Verantwortung und wollen in Sachen ethische Unternehmensführung Vorreiter sein. Ihre Weiterentwicklung und Verstetigung ist eine wichtige Aufgabe und deshalb Bestandteil der Zielvereinbarung für die Vorstandsvergütung. Eine grundsätzliche Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit stellen die zehn Prinzipien des UN Global Compact dar, dem wir als Gründungsteilnehmer und Teilnehmer der LEAD Gruppe besonders verbunden sind.

Um unsere Kultur der Integrität weiterzuentwickeln, pflegen wir bereits seit 2011 den kontinuierlichen Dialog mit unseren Mitarbeitern. Integrität lässt sich nicht verordnen, deshalb ist der regelmäßige Austausch zu Fragen der Integrität selbstverständlicher Bestandteil unseres Arbeitsalltags. Wir kommunizieren Integritätsthemen regelmäßig in unseren internen Medien und stellen im Intranet umfangreiche Materialien für alle Unternehmensbereiche bereit.

Richtlinie für integres Verhalten
Die Richtlinie ist ein Ergebnis des Mitarbeiterdialogs. Sie basiert auf einem gemeinsam mit der Belegschaft erarbeiteten Werteverständnis und legt die Grundsätze unseres Handelns im Geschäftsalltag fest. Dazu gehören etwa Fairness, Verantwortung, gegenseitiger Respekt, Transparenz, Offenheit und die Achtung von Recht und Gesetz. Die Richtlinie ist konzernweit gültig und steht in 23 Sprachen zur Verfügung. Eine »Orientierungshilfe« zu häufig gestellten Fragen unterstützt die Beschäftigten bei der Anwendung im Alltag.

Zentrale Anlauf- und Beratungsstelle
Der »Infopunkt Integrität« steht unseren Mitarbeitern an den deutschen Standorten seit März 2015 zur Verfügung: Das Team gibt Rat zu Integritätsfragen im Geschäftsalltag und vermittelt die richtigen Ansprechpartner.

Mitarbeiteransprache
Unsere Mitarbeiter werden über innovative Dialogangebote dazu angeregt, sich mit Integrität auseinanderzusetzen. So können Führungskräfte eine Toolbox nutzen, um in ihrem Bereich Integrität zum Thema zu machen. Zudem haben sich seit September 2014 weltweit mehr als 55.000 Beschäftigte an unserem Online-Spiel »Monster Mission« beteiligt. Es lädt dazu ein, sich spielerisch mit konkreten Fragen des integren Handelns im Arbeitsalltag zu beschäftigen, und sensibilisiert die Mitarbeiter für die Grundsätze unserer Richtlinie für integres Verhalten.

Umfangreiches Schulungsangebot
Unser Schulungsangebot beruht ebenfalls auf der Richtlinie für integres Verhalten. Wir legen unser integriertes Trainingsprogramm auf Basis eines jährlichen Planungszyklus fest – von der Bedarfsanalyse über die Durchführung bis zum Feedback- und Monitoring-Prozess. Es umfasst unter anderem die Themen Integrität, Compliance, Datenschutz und Kartellrecht. Je nach Risiko und Zielgruppe nutzen wir Präsenzschulungen und webbasierte Trainings. Mit unseren Trainingsmaßnahmen unterstützen wir die nachhaltige Verankerung von integrem und regelkonformem Verhalten im Unternehmen und geben unserer Belegschaft Hilfestellung im Umgang mit konkreten Fragestellungen aus der Praxis. Ein webbasiertes Grundlagentraining zu Integrität, Compliance und Recht steht den Beschäftigten über das Intranet zur Verfügung. Jeder neue Beschäftigte bei Daimler muss dieses Training bei seiner Einstellung absolvieren; es ist Teil eines Welcome Packages. Im Jahr 2015 haben etwa 50.000 Beschäftigte unterschiedlicher Hierarchieebenen daran teilgenommen.

Anforderungen an unsere Führungskräfte
Diese Anforderungen sind ebenfalls Teil der Richtlinie für integres Verhalten. Führungskräfte haben Vorbildfunktion und tragen eine besondere Verantwortung. Alle unsere Seminare zur Qualifizierung neuer Manager enthalten deshalb Module zu Integrität. Außerdem sind Integrität und Compliance wichtige Kriterien in der jährlichen Zielvereinbarung und bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte.

Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung
Der Beirat ist mit unabhängigen externen Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik, Journalismus und Nichtregierungsorganisationen besetzt. Er informiert sich regelmäßig über Aktivitäten unseres Unternehmens, tauscht sich mit Vertretern unseres Unternehmens aus und begleitet den Integritätsprozess bei Daimler kritisch-konstruktiv.

Aktuelle gesellschaftliche Diskussionen zu unternehmensrelevanten Themen treiben wir voran, indem wir uns mit Stakeholdern austauschen. Dazu haben wir 2015 die Fachtagung zum Thema »Autonomes Fahren im Spiegel von Recht und Ethik« ausgerichtet.

Compliance

Daimler handelt nach ethischen Grundsätzen und hält sich an alle relevanten Gesetze, internen Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen. An erster Stelle achten wir darauf, allen geltenden Anti-Korruptionsvorschriften zu genügen sowie einen fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern, wie wir dies in unserer Richtlinie für integres Verhalten festgeschrieben haben.

Compliance Management System (CMS)
Unser CMS orientiert sich an nationalen und internationalen Standards. Es unterstützt uns dabei, regelkonformes Verhalten im Tagesgeschäft sicherzustellen. Die Wirksamkeit des Systems überprüfen wir laufend und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken sowie neue rechtliche Anforderungen an. So verbessern wir seine Effizienz und Effektivität.

»Anti-Geldwäsche-Richtlinie«
Diese Richtlinie für den Bereich Güterhandel dient der Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung. Sie bildet die Grundlage dafür, dass konzernweit die jeweils geltenden nationalen Gesetzesvorgaben eingehalten werden. Der Chief Compliance Officer fungiert als Geldwäschebeauftragter der Daimler AG. Bei der Steuerung und Koordinierung der Maßnahmen zur Geldwäscheprävention im Bereich Güterhandel wird er von einem Center of Competence unterstützt.

Konsequente Berücksichtigung von Sanktionslisten
Daimler trägt in angemessener Weise dafür Sorge, dass sanktionsrechtliche Vorgaben des Gesetzgebers berücksichtigt werden. Um diese ebenso effektiv wie effizient umzusetzen, haben wir weltweit einen einheitlichen systemgestützten Prozess eingeführt.

Systematische Minimierung von Compliance-Risiken
Alljährlich analysieren und evaluieren wir unsere Geschäftseinheiten systematisch in Bezug auf Compliance-Risiken. Die Ergebnisse dieser Analyse liefern die Grundlage zur Risikosteuerung. Ein Schwerpunkt unserer Maßnahmen zur Risikominimierung liegt auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern. Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen sowie die Aufsichtspflicht liegen beim Management der jeweiligen Gesellschaft, das eng mit dem Bereich Group Compliance zusammenarbeitet.

Wirkungsvolle Compliance-Strukturen
Unsere Compliance-Organisation ist divisional ausgerichtet. Auf diese Weise können wir die einzelnen Geschäftsfelder wirkungsvoll unterstützen und beraten. Hierfür steht jeweils ein divisionaler oder regionaler Compliance-Beauftragter zur Verfügung. Zusätzlich achten weltweit lokale Compliance-Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden. Die divisionalen und regionalen Compliance-Beauftragten berichten direkt an den Chief Compliance Officer. Damit ist ihre Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern gewährleistet. Der Chief Compliance Officer wiederum berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Um die Compliance-Mitarbeiter bei den sich immer wieder ergebenden rechtlichen und regulatorischen Änderungen zu unterstützen, stellen wir im Rahmen unseres integrierten Trainingsprogramms zielgruppenspezifische Qualifizierungsmaßnahmen bereit.

Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office)
Das BPO ermöglicht es Daimler-Beschäftigten und externen Hinweisgebern, weltweit Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr und – sofern lokal rechtlich zulässig – auch anonym Hinweise entgegen. So werden wir auf mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße aufmerksam und können Schaden vom Unternehmen abwenden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie gewährleistet eine faire und sensible Vorgehensweise, die Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und den Schutz des Hinweisgebers sowie des Betroffenen. In Deutschland können Hinweise an das BPO auch über einen »Neutralen Mittler« gemeldet werden. Diese Funktion ist durch eine unabhängige Rechtsanwältin besetzt, die aufgrund ihrer Schweigepflicht zur Vertraulichkeit verpflichtet ist.

Compliance unserer Geschäftspartner
Integres und regelkonformes Verhalten unserer Geschäftspartner ist für uns eine unabdingbare Voraussetzung für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Im Rahmen unseres integrierten Trainingsprogramms bieten wir ihnen je nach Risiko auch spezielle Trainings zu Integrität und Compliance an. Unterläuft ein Partner unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit zu beenden. Zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner siehe auch daimler.com/nh/ugb.

Erfahrungsaustausch zur Compliance-Praxis
Um eine Plattform für den Austausch über Compliance-Trends und -Herausforderungen zu schaffen, haben wir mit der Daimler Compliance Akademie ein jährliches Praxisseminar konzipiert. Es richtet sich an Compliance-Praktiker aller Branchen und fand 2015 zum zweiten Mal statt.

Kartellrecht

Unser konzernweites, an nationalen und internationalen Standards ausgerichtetes Antitrust-Compliance-Programm unterstützt uns dabei, die Einhaltung der kartellrechtlichen Bestimmungen in unseren Geschäftstätigkeiten sicherzustellen. Anhand der Beurteilung qualitativer und quantitativer Faktoren analysieren wir systematisch die kartellrechtlichen Risiken aller unserer Geschäftseinheiten. Die Ergebnisse dieser Analyse bilden die Basis für unsere Risikosteuerung und die Definition der Maßnahmen, um etwaigen kartellrechtlichen Risiken zu begegnen.

Mit einem Schulungsangebot sowie schriftlichen Ratgebern und Praxishilfen unterstützen wir unsere Mitarbeiter, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich im Tagesgeschäft regelkonform zu verhalten. Bei kartellrechtlichen Fragen können sich unsere Beschäftigten darüber hinaus an eine vom Rechtsbereich eingerichtete Beratungs-Hotline wenden. Unser Antitrust-Compliance-Programm definiert einen verbindlichen Daimler-Standard, wie wettbewerbsrechtliche Fragen intern zu beurteilen sind. Dabei orientieren wir uns insbesondere an den strengen Maßstäben der europäischen Kartellbehörden und Gerichte. Unser Standard ist die Grundlage für eine effektive Umsetzung des Programms und ermöglicht es uns, geleitet und unterstützt durch unseren Rechtsbereich, konzernweit ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicherzustellen. Wir überprüfen unser Antitrust-Compliance-Programm fortlaufend, um es kontinuierlich an weltweite Entwicklungen, neue rechtliche Anforderungen und veränderte Risiken anzupassen und seine Effektivität stetig zu verbessern.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Daimler AG entspricht den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 12. Juni 2015 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015 mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Abs. 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) und einer vorsorglich erklärten Abweichung von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 (konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats) und wird den Empfehlungen auch künftig mit den genannten Abweichungen entsprechen. Seit Abgabe der vorjährigen Entsprechenserklärung im Dezember 2014 hat die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der am 30. September 2014 bekannt gemachten Fassung vom 24. Juni 2014 mit den genannten Ausnahmen entsprochen.

Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.8 Abs. 3)
Für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der Directors & Officers-Versicherung (D & O-Versicherung) wie in den Vorjahren ein nach Ansicht der Daimler AG angemessener Selbstbehalt vereinbart. Dieser entspricht jedoch nicht dem gesetzlich geforderten Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder in Höhe von mindestens 10 Prozent des Schadens bis mindestens zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung. Da die Vergütungsstruktur des Aufsichtsrats auf eine funktionsbezogene fixe Vergütung ohne erfolgsorientierte Bestandteile beschränkt ist, würde ein Selbstbehalt für Aufsichtsratsmitglieder in Höhe des Eineinhalbfachen der fixen jährlichen Vergütung im Vergleich zu den Mitgliedern des Vorstands, deren Vergütung aus fixen und erfolgsorientierten Bestandteilen besteht, wirtschaftlich betrachtet zu einem unverhältnismäßigen Ergebnis führen.

Konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.1 Abs. 2)
Der Aufsichtsrat hat die Zielvorgabe für seine Zusammensetzung hinsichtlich der Zahl unabhängiger Aufsichtsratsmitglieder und der Berücksichtigung potenzieller Interessenkonflikte im Lichte des Mitbestimmungsgesetzes und mangels Einfluss auf die Besetzung der Arbeitnehmerseite auf die Anteilseignerseite beschränkt.

Der in die Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 5. Mai 2015 in Ziffer 5.4.1 Abs. 2 neu aufgenommenen Empfehlung zur Festlegung einer Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat entspricht die Daimler AG seit Bestimmung einer solchen Regelgrenze durch Beschluss des Aufsichtsrats vom 9. Dezember 2015.

Stuttgart, im Dezember 2015

Für den Aufsichtsrat	Für den Vorstand
Dr. Manfred Bischoff	Dr. Dieter Zetsche
Vorsitzender	Vorsitzender

Corporate Governance Bericht

Gute Corporate Governance ist Voraussetzung und Ausdruck verantwortungsvoller Unternehmensführung. Vorstand und Aufsichtsrat haben den Anspruch, die Leitung und Überwachung des Unternehmens an national und international anerkannten Standards auszurichten, um die nachhaltige Wertschöpfung und den Erfolg unseres traditionsreichen Unternehmens langfristig zu sichern.

Wesentliche angewandte Prinzipien unserer Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex
Das deutsche Recht, insbesondere das Aktien-, das Mitbestimmungs- und das Kapitalmarktrecht, sowie die Satzung der Daimler AG bilden den Rahmen für die Corporate Governance des Unternehmens. Zur Ausgestaltung dieses Rahmens gibt der Deutsche Corporate Governance Kodex (»Kodex«) Empfehlungen und Anregungen, die von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex regelmäßig überprüft werden. Diese Überprüfung mündete im Berichtsjahr in eine überarbeitete Kodexfassung Stand 5. Mai 2015, die am 12. Juni 2015 im Bundesanzeiger bekannt gemacht wurde.

Eine gesetzliche Pflicht, die in den Empfehlungen und Anregungen des Kodex niedergelegten Standards zu befolgen, besteht nicht. Vorstand und Aufsichtsrat sind aber nach dem Prinzip »comply or explain« gemäß § 161 AktG verpflichtet, jährlich zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex eine Entsprechenserklärung abzugeben und Abweichungen von den Kodex-Empfehlungen offenzulegen und zu begründen. Mit den in der Entsprechenserklärung vom Dezember 2015 genannten und begründeten Ausnahmen entsprach und entspricht die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Die Entsprechenserklärung ist auf S. 187 des Geschäftsberichts abgedruckt und kann auch über die Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/dcgk abgerufen werden. Dort sind zudem die nicht mehr aktuellen Entsprechenserklärungen der vergangenen fünf Jahre sowie der aktuelle Deutsche Corporate Governance Kodex verfügbar.

Den Anregungen des aktuellen Kodex entsprach und entspricht die Daimler AG mit nur einer Ausnahme: Abweichend von der Anregung in Ziffer 2.3.3, wonach den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien, zum Beispiel das Internet, ermöglicht werden sollte, wird die Hauptversammlung der Daimler AG nicht in kompletter Länge, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen, um den Charakter der Hauptversammlung als einer Präsenzhauptversammlung unserer Aktionäre zu wahren. Darüber hinaus könnte eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge der Aktionäre, die Diskussion der Aktionäre mit der Verwaltung belasten und als nicht gerechtfertigter Eingriff in die Persönlichkeitssphäre der Aktionäre empfunden werden. Das Persönlichkeitsrecht der Aktionäre tritt in der gebotenen Abwägung nicht automatisch hinter ein Übertragungsinteresse zurück. Dies wird belegt durch das gesetzliche Erfordernis einer Legitimationsgrundlage für die vollständige Übertragung in der Satzung oder einer Geschäftsordnung der Hauptversammlung.

Grundsätze unseres Handelns
Weitere unternehmensweit angewandte Maßstäbe für gute Unternehmensführung, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, sind unsere Standards geschäftlichen Verhaltens. Sie setzen sich aus verschiedenen Dokumenten und Richtlinien zusammen und beruhen auf den Unternehmenswerten Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin. Mit diesen Standards hat Daimler ein Orientierungsgerüst für regelkonformes und integres Verhalten geschaffen.

Richtlinie für integres Verhalten
Die Richtlinie für integres Verhalten definiert die bei Daimler geltenden Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Handeln. Dies betrifft den Umgang sowohl miteinander im Unternehmen als auch mit Kunden und Geschäftspartnern. Fairness, Verantwortung und die Achtung von Gesetzen und Rechten sind dabei wesentliche Prinzipien. Die Richtlinie für integres Verhalten basiert auf einem gemeinsamen Werteverständnis, das zusammen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entwickelt wurde. Sie enthält neben allgemeinen Verhaltensgrundsätzen unter anderem Anforderungen und Regelungen zur Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form.

Auch die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung« sind Bestandteil der Richtlinie für integres Verhalten. Sie sind für den gesamten Konzern bindend. Daimler bekennt sich darin zu den Prinzipien des UN Global Compact und somit zu den international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechten, wie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit, zur Koalitionsfreiheit und zu nachhaltigem Umweltschutz. Zusätzlich verpflichtet sich Daimler, die Chancengleichheit zu wahren und das Prinzip »gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit« einzuhalten. Die Richtlinie für integres Verhalten ist im Internet unter daimler.com/dai/ciue zugänglich.

Erwartungen an unsere Geschäftspartner
Für Daimler ist integres Verhalten Grundvoraussetzung für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethischen Grundsätzen folgen. Zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner siehe auch daimler.com/nh/ugb.

Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat ↗ D.01

Der Daimler AG ist durch das deutsche Aktienrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben, das zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle und funktionale Trennung vorsieht (Two-tier-Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig.

Vorstand
Der Vorstand der Daimler AG besteht gemäß Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl der Vorstandsmitglieder bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2015 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern. Gemäß dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt S. 193 f.

Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind im Internet unter daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informieren auch die S. 46 f. des Geschäftsberichts. Kein Mitglied des Vorstands nimmt mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahr, die vergleichbare Anforderungen stellen. Der Vorstand leitet die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt er die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt die Unternehmensziele fest und entscheidet über die operative Planung. Die Mitglieder des Vorstands sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und tragen gemeinsam die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung.

Unbeschadet dieser Gesamtverantwortung führen die einzelnen Mitglieder des Vorstands ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Angelegenheiten von grundsätzlicher oder wesentlicher Bedeutung und Angelegenheiten, die die Verantwortungsbereiche mehrerer Vorstandsmitglieder betreffen, werden im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende.

Der Vorstand stellt die Quartals- und Halbjahresfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns auf. Er sorgt dafür, dass die Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien eingehalten werden, und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Zu den Aufgaben des Vorstands gehört es ferner, ein angemessenes und effizientes Risikomanagementsystem einzurichten und zu überwachen.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften, die von grundlegender Bedeutung sind, bedarf der Vorstand der vorherigen 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 Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

D.01
Governance-Struktur

Der Vorstand hat sich eine im Internet unter daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkonflikten enthält.

Der Vorstand hat keine Ausschüsse gebildet.

Der Vorstand bekennt sich zum Diversity-Management als einem strategischen Erfolgsfaktor für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens mit dem unterschriebenen Statement: Unterschiedlichkeiten fordern. Verbindungen schaffen. Zukunftsfähigkeit gestalten.

Die gezielte Förderung von Frauen war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity-Management, der unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebseigenen Krippenplätzen und speziellen Mentoring-Programmen unterstützt wurde und wird. In Erfüllung der neuen gesetzlichen Vorgaben hat der Vorstand für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt. Neben den gesetzlichen Vorgaben hält Daimler an dem bereits 2006 selbst gesetzten Ziel fest, den Anteil von Frauen an leitenden Führungspositionen im Konzern bis 2020 auf 20 % zu steigern. Ende 2015 liegt dieser Anteil bei rund 15 % (i. V. 14,1 %).

Darüber hinaus wird bei der Besetzung von Führungsfunktionen auf Vielfalt unter anderem auch im Hinblick auf Alter und Internationalität geachtet. Die Führung von divers zusammengesetzten Teams erfordert einen bewussten Umgang mit der vorhandenen Vielfalt. Die Sensibilisierung unserer Führungskräfte ist daher ein zentraler Bestandteil unserer Diversity-Aktivitäten. Darüber hinaus setzen wir Mentoring-Programme, Kommunikationsaktivitäten, Konferenzen, Workshops und eLearning-Tools ein. Durch die kontinuierliche Auseinandersetzung mit Diversity-Management wird so die Unternehmenskultur weiterentwickelt.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Daimler AG besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz 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.

Informationen zu den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats sind im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat und auf den S. 54 f. des Geschäftsberichts verfügbar.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder insgesamt über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, berücksichtigen neben den Anforderungen von Gesetz, Satzung und Deutschem Corporate Governance Kodex auch 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. Zudem sind Persönlichkeit und Integrität sowie die Vielfalt der Mitglieder hinsichtlich Alter, Internationalität, Geschlecht und anderer persönlicher Eigenschaften wichtige Voraussetzungen für die effektive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat und eine qualifizierte Überwachung und Beratung des Vorstands.

Über die neue gesetzliche Vorgabe zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf seine eigene Zusammensetzung unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex folgende Ziele benannt:

- Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30 % internationaler Anteilseignervertreter und eine daraus resultierende Quote von 15 %, bezogen auf das Plenum, zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist diese Zielvorgabe derzeit schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Dr. Paul Achleitner, Sari Baldauf, Petraea Heynike und Andrea Jung auf der Anteilseignerseite mit 40 % und mit Valter Sanches auf der Arbeitnehmerseite für den Gesamtaufsichtsrat mit 25 % deutlich übertroffen.
- Mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sollen
  - weder eine Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten wahrnehmen,
  - noch in einer geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder ihren Organen stehen,

  deren konkrete Ausgestaltung einen Interessenkonflikt begründen könnte. Im Berichtszeitraum bestanden bei keinem Anteilseignervertreter Anhaltspunkte für einen tatsächlichen oder potenziellen Interessenkonflikt.

- Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, sieht die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats vor, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex sein soll und dem Aufsichtsrat keine Mitglieder angehören dürfen, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben. Derzeit bestehen bei keinem Anteilseignervertreter konkrete Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, insbesondere zur Gesellschaft, zu Mitgliedern des Vorstands oder zu anderen Aufsichtsratsmitgliedern, die gegen die Unabhängigkeit sprechen. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus.
- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats bestimmt ferner, dass zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden sollen, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze entschieden, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Bei der Entscheidung des Aufsichtsrats, der Hauptversammlung 2016 Dr. Manfred Bischoff in Ausübung des belassenen Entscheidungsspielraums nach sorgfältiger Abwägung dennoch für eine weitere volle Amtszeit zur Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen, war unter anderem die sehr positive Würdigung seiner Amtsführung durch die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats maßgeblich, ferner die erfolgreiche und konstruktiv-kritische Zusammenarbeit mit dem Vorstand und das Signal der Stabilität und Kontinuität. Zudem ist der Wahlvorschlag darauf gerichtet, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats hinsichtlich der unterschiedlichen Expertisen seiner Mitglieder aufrechtzuerhalten und eine ausgewogene Altersstruktur des Gremiums zu gewährleisten. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrats hatten bei ihrer Wahl die Regelaltersgrenze nicht erreicht. Das gilt auch für Petraea Heynike, die der Hauptversammlung 2016 ebenfalls zur Wiederwahl für eine volle Amtszeit vorgeschlagen wird.
- Entsprechend der neuen Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015 hat der Aufsichtsrat am 9. Dezember 2015 eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat beschlossen. Danach sollen zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer Wahl nicht bereits drei volle gesetzliche Amtszeiten angehört haben. Diese Regelzugehörigkeitsdauer wird von den der Hauptversammlung 2016 zur Wiederwahl vorgeschlagenen Kandidaten Dr. Manfred Bischoff und Petraea Heynike nicht überschritten.

Entsprechend einer weiteren neuen Empfehlung des Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015 hat sich der Aufsichtsrat für seine Vorschläge zur Wiederwahl von Dr. Manfred Bischoff und Petraea Heynike vergewissert, dass diese den ihnen aus ihrer bisherigen Tätigkeit im Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits bekannten Zeitaufwand auch weiterhin erbringen können.

Mit der Person des Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff gehört dem Aufsichtsrat ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an. Nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand im Dezember 2003 wurde er nach einer mehr als zweijährigen Cooling-off-Period erstmals im April 2006 in den Aufsichtsrat und nach einer mehr als dreijährigen Cooling-off-Period erstmals im April 2007 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Ein Mitglied des Aufsichtsrats gehört dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft an, hat aber einschließlich seiner Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Daimler AG außerhalb des Konzerns seiner Vorstandstätigkeit nicht mehr als drei Mandate in Aufsichtsräten börsennotierter Unternehmen oder in Aufsichtsgremien von anderen Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen inne. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt eine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus. Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats 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, Corporate Governance, rechtliche Neuerungen und Vorstandsvergütung.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt er sich vom Vorstand über die Strategie des Unternehmens, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden näher festgelegt.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und abzuberufen. Erstbestellungen erfolgen in der Regel für drei Jahre. 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 Alter, Internationalität und andere persönliche Eigenschaften.

Gemäß dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt.

Der Aufsichtsrat legt das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung des Verhältnisses der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt, auch in der zeitlichen Entwicklung. Für diesen Vergleich hat der Aufsichtsrat den oberen Führungskreis unter Heranziehung der unternehmensinternen Bezeichnung der Hierarchiestufen festgelegt und als relevante Belegschaft die Belegschaft der Daimler AG in Deutschland abgegrenzt. Für die individuelle Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Bestandteile hat der Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. Januar 2014 betragsmäßige Höchstgrenzen bestimmt. Weitergehende Informationen zur Vorstandsvergütung sind im Vergütungsbericht zusammengefasst, S. 122 ff. des Geschäftsberichts.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. 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 den zusammengefassten Lagebericht. 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 zurückliegenden Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2015 ist auf den S. 48 ff. des Geschäftsberichts abgedruckt und im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat abrufbar.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter daimler.com/dai/go verfügbar.

Sitzungen des Aufsichtsrats werden regelmäßig in getrennten Gesprächen der Arbeitnehmervertreter und der Anteilseignervertreter mit den Mitgliedern des Vorstands vorbereitet. Jede Aufsichtsratssitzung sieht eine sogenannte Executive Session für Erörterungen des Aufsichtsrats in Abwesenheit der Mitglieder des Vorstands vor. Die Aufsichtsratsmitglieder können an den Sitzungen auch per Telefon- oder Videokonferenz teilnehmen. Dies ist allerdings nicht die Regel.

Zusammensetzung und Arbeitsweise von Ausschüssen des Aufsichtsrats

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 daimler.com/dai/go zur Verfügung, ebenso wie Informationen über die aktuelle Besetzung dieser Ausschüsse daimler.com/dai/ara, die auch der S. 55 des Geschäftsberichts zu entnehmen ist.

Präsidialausschuss
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 berücksichtigt dabei insbesondere die Anforderungen des konkret zu besetzenden Mandats und die vom Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand sowie für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Dabei beachtet er die entsprechenden Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Der Präsidialausschuss ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich, entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, berichtet dem Aufsichtsrat laufend und unverzüglich über die von ihm erteilten Zustimmungen und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich eine Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmitglieds zur Genehmigung vor.

Darüber hinaus 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 im Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Nominierungsausschuss
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 und unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Der Nominierungsausschuss berücksichtigt dabei die Anforderungen des neuen Gesetzes über die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen, den Deutschen Corporate Governance Kodex und die 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.

Prüfungsausschuss
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.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Clemens Börsig, als auch der weitere Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss, Joe Kaeser, sind unabhängig und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses und der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontroll- und Revisionssystems und des Compliance Management Systems. Über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Business Practices Office über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Halbjahres- und Quartalsfinanzberichte erörtert der Prüfungsausschuss vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand. 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. Verantwortlicher Abschlussprüfer bei der mit der Konzernabschlussprüfung 2015 beauftragten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist seit dem Geschäftsjahr 2014 Dr. Axel Thümler. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats 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 Zwischenfinanzberichten. 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, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, bezogen 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.

Vermittlungsausschuss
Der Vermittlungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie je einem jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählten Mitglied. Er ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Absatz 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. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Geschäftsjahr 2015 keinen Anlass, tätig zu werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Am 1. Mai 2015 trat das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in Kraft. Es sieht vor, dass der Aufsichtsrat einer börsennotierten oder der Mitbestimmung unterliegenden Gesellschaft für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße festzulegen hat. Der Vorstand einer solchen Gesellschaft hat seinerseits Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Liegt der Frauenanteil zur Zeit der Festlegungen von Vorstand und Aufsichtsrat unter 30%, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen. Erstmals mussten die Zielgrößen bis spätestens 30. September 2015 unter Fristsetzung bis längstens 30. Juni 2017 festgelegt werden.

In Erfüllung dieser gesetzlichen Verpflichtung hat der Aufsichtsrat der Daimler AG durch Beschluss vom 28. April 2015 für die Zusammensetzung des Vorstands eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand der Daimler AG von 12,5 %, entsprechend dem zur Zeit der Beschlussfassung bestehenden Status quo, und als Frist für deren Erreichung den 31. Dezember 2016 festgelegt. Mit Ablauf des 31. Dezember 2015 ist Dr. Christine Hohmann-Dennhardt aus dem Vorstand ausgeschieden. Zum 1. Januar 2016 folgte ihr Renata Jungo Brüngger nach. Damit beträgt die Frauenquote im Vorstand nach wie vor 12,5 %.

Der Vorstand hat mit Beschluss vom 23. Juni 2015, ebenfalls unter Fristsetzung bis zum 31. Dezember 2016, für die erste Managementebene unterhalb des Vorstands der Daimler AG 6,5 % (bei einem Status quo von 5,3 % zum Zeitpunkt der Beschlussfassung) und für die zweite Managementebene unterhalb des Vorstands 10,0 % (bei einem Status quo von 9,9 %) als Zielgrößen für den Frauenanteil bestimmt.

Für paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte wie jenen der Daimler AG sieht das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ab 2016 für Neubesetzungen eine verbindliche Frauenquote von mindestens 30 % vor. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Andrea Jung und Petraea Heynike zum 31.12.2015 30 % Frauen vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Dr. Sabine Maaßen und Elke Tönjes-Werner 20 %. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 1.10.2015 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2016 befasst und vor diesem Hintergrund erörtert, dass die Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite den gesetzlich geforderten Frauenanteil getrennt erreichen sollen. Die Anteilseignervertreter haben insoweit erklärt, dass sie der Gesamterfüllung der gesetzlichen Geschlechterquote widersprechen. Anschließend hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung 2016 die erneute Wahl von Dr. Manfred Bischoff und Petraea Heynike in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Im Falle ihrer Wahl bleibt die gesetzliche Frauenquote auf Anteilseignerseite erfüllt. Die nächste Wahl von Arbeitnehmervertretern in den Aufsichtsrat wird im Jahr 2018 stattfinden.

Aktionäre und 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 daimler.com/ir/hv verfügbar. Die jährliche ordentliche Hauptversammlung findet in der Regel innerhalb von vier Monaten nach Ende eines Geschäftsjahres statt. Die Gesellschaft erleichtert ihren Aktionären die persönliche Ausübung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung unter anderem dadurch, dass sie Stimmrechtsvertreter bestellt, die das Stimmrecht ausschließlich aufgrund der vom Aktionär erteilten Weisungen ausüben und auch während der Hauptversammlung erreichbar sind. 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.

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 unter den gesetzlichen Voraussetzungen 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.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir dabei auch intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter daimler.com/investoren sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2015 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist als Lesezeichen im Geschäftsbericht zu finden. Veröffentlichungen erfolgen auch in englischer Sprache.

Aktienbesitz und Aktiengeschäfte von Vorstand und Aufsichtsrat

Am 31. Dezember 2015 waren 0,25 Mio. Aktien oder Optionen auf Aktien der Daimler AG (0,024 % der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,02 Mio. Aktien oder Optionen auf Aktien der Daimler AG (0,002 % der ausgegebenen Aktien).

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind nach § 15 a WpHG verpflichtet, eigene Geschäfte mit Aktien der Daimler AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten offenzulegen, soweit der Wert der von dem Organmitglied und ihm nahestehenden Personen innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte 5.000 € erreicht oder übersteigt. Die im abgelaufenen Geschäftsjahr gemeldeten Geschäfte wurden ordnungsgemäß auf der Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/dd veröffentlicht und sind dort abrufbar.

Risikomanagement und Rechnungslegung

Risikomanagement im Konzern
Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der Größe und globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird. S. 138 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 und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems. Zudem befasst sich der Prüfungsausschuss regelmäßig 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.

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 Absatz 1 HGB ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Nähere Erläuterungen zu den IFRS sind im Konzernabschluss dargestellt. 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 Zwischenfinanzberichterstattung erfolgt auf Konzernebene nach den Standards der IFRS für die Zwischenfinanzberichterstattung, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden 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.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach § 289a HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung wird gleichzeitig mit dem Geschäftsbericht einschließlich des Corporate Governance Berichts unter daimler.com/dai/euf veröffentlicht und steht dort zum Abruf bereit.

Wir haben eine solide finanzielle Basis

Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch zusätzliche Anforderungen gemäß § 315a (Absatz 1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

E | Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 198
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 199
Konzernbilanz 200
Konzern-Kapitalflussrechnung 201
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 202

Konzernanhang 204

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze 204
2. Schätzungen und Beurteilungen im Rahmen der Rechnungslegung 214
3. Konsolidierungskreis 215
4. Umsatzerlöse 216
5. Funktionskosten 217
6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen 218
7. Übriges Finanzergebnis 219
8. Zinserträge und Zinsaufwendungen 219
9. Ertragsteuern 219
10. Immaterielle Vermögenswerte 222
11. Sachanlagen 223
12. Vermietete Gegenstände 224
13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen 225
14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen 229
15. Verzinsliche Wertpapiere 230
16. Übrige finanzielle Vermögenswerte 230
17. Übrige Vermögenswerte 230
18. Vorräte 231
19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 232
20. Eigenkapital 232
21. Aktienorientierte Vergütung 234
22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen 236
23. Rückstellungen für sonstige Risiken 243
24. Finanzierungsverbindlichkeiten 244
25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten 245
26. Rechnungsabgrenzungsposten 245
27. Übrige Verbindlichkeiten 245
28. Konzern-Kapitalflussrechnung 246
29. Rechtliche Verfahren 247
30. Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen 248
31. Finanzinstrumente 250
32. Management von Finanzrisiken 258
33. Segmentberichterstattung 265
34. Kapitalmanagement 269
35. Ergebnis je Aktie 269
36. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen 270
37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats 271
38. Honorare des Abschlussprüfers 272
39. Zusätzliche Angaben 272

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

E.01

		Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Anmerkung	2015	2014	2015	2014	2015	2014
in Millionen €							
Umsatzerlöse	4	149.467	129.872	130.505	113.881	18.962	15.991
Umsatzkosten	5	-117.670	-101.688	-101.522	-88.091	-16.148	-13.597
Bruttoergebnis vom Umsatz		31.797	28.184	28.983	25.790	2.814	2.394
Vertriebskosten	5	-12.147	-11.534	-11.577	-11.103	-570	-431
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-3.710	-3.329	-2.993	-2.693	-717	-636
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-4.760	-4.532	-4.760	-4.532	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.114	1.759	1.982	1.676	132	83
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-555	-1.160	-530	-1.139	-25	-21
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	464	897	474	912	-10	-15
Übriges Finanzergebnis	7	-27	458	-22	445	-5	13
Zinserträge	8	170	145	169	145	1	–
Zinsaufwendungen	8	-602	-715	-595	-707	-7	-8
Ergebnis vor Ertragsteuern[1]		12.744	10.173	11.131	8.794	1.613	1.379
Ertragsteuern	9	-4.033	-2.883	-3.488	-2.387	-545	-496
Konzernergebnis		8.711	7.290	7.643	6.407	1.068	883
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		287	328				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis		8.424	6.962				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	35						
Unverwässert		7,87	6,51				
Verwässert		7,87	6,51				

1 Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 33 enthalten.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung[1]

E.02

in Millionen €	Daimler-Konzern 2015	Aktionäre der Daimler AG 2015	Nicht beherrschende Anteile 2015	Daimler-Konzern 2014	Aktionäre der Daimler AG 2014	Nicht beherrschende Anteile 2014
Konzernergebnis	**8.711**	**8.424**	**287**	7.290	6.962	328
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	**1.437**	**1.370**	**67**	1.800	1.744	56
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	**670**	**669**	**1**	205	205	–
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	**-8**	**-8**	**–**	-6	-6	–
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten (nach Steuern)	**662**	**661**	**1**	199	199	–
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	**-3.770**	**-3.775**	**5**	-2.433	-2.432	-1
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	**2.849**	**2.849**	**–**	-253	-253	–
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	**278**	**279**	**-1**	800	800	–
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten (nach Steuern)	**-643**	**-647**	**4**	-1.886	-1.885	-1
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	**-3**	**-3**	**–**	11	11	–
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen (nach Steuern)	**-3**	**-3**	**–**	11	11	–
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**1.453**	**1.381**	**72**	124	69	55
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	**3.280**	**3.280**	**–**	-5.378	-5.378	–
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	**-579**	**-579**	**–**	1.682	1.682	–
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	**2.701**	**2.701**	**–**	-3.696	-3.696	–
Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**2.701**	**2.701**	**–**	-3.696	-3.696	–
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	**4.154**	**4.082**	**72**	-3.572	-3.627	55
Gesamtergebnis	**12.865**	**12.506**	**359**	3.718	3.335	383

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz

E.03

		Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
			31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember
	Anmerkung	2015	2014	2015	2014	2015	2014
in Millionen €							
Aktiva							
Immaterielle Vermögenswerte	10	10.069	9.367	9.847	9.202	222	165
Sachanlagen	11	24.322	23.182	24.262	23.125	60	57
Vermietete Gegenstände	12	38.942	33.050	15.864	14.374	23.078	18.676
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	3.633	2.294	3.610	2.264	23	30
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	38.359	34.910	-58	-49	38.417	34.959
Verzinsliche Wertpapiere	15	1.148	1.374	1	6	1.147	1.368
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	4.908	3.634	-536	-1.140	5.444	4.774
Aktive latente Steuern	9	3.284	4.124	2.747	3.610	537	514
Übrige Vermögenswerte	17	654	555	-2.371	-2.178	3.025	2.733
Langfristige Vermögenswerte		125.319	112.490	53.366	49.214	71.953	63.276
Vorräte	18	23.760	20.864	22.862	20.004	898	860
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	9.054	8.634	8.215	7.824	839	810
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	35.155	26.769	-24	-25	35.179	26.794
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		9.936	9.667	8.369	8.341	1.567	1.326
Verzinsliche Wertpapiere	15	7.125	5.260	6.998	5.150	127	110
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.546	2.353	-7.435	-7.099	9.981	9.452
Übrige Vermögenswerte	17	4.271	3.598	952	772	3.319	2.826
Kurzfristige Vermögenswerte		91.847	77.145	39.937	34.967	51.910	42.178
Summe Aktiva		217.166	189.635	93.303	84.181	123.863	105.454
Passiva							
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.070				
Kapitalrücklagen		11.917	11.906				
Gewinnrücklagen		36.991	28.487				
Übrige Rücklagen		1.583	202				
Eigene Anteile		–	–				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		53.561	43.665				
Nicht beherrschende Anteile		1.063	919				
Eigenkapital	20	54.624	44.584	44.752	36.967	9.872	7.617
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	8.663	12.806	8.546	12.630	117	176
Rückstellungen für Ertragsteuern		875	851	874	850	1	1
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	6.120	6.712	5.994	6.590	126	122
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	59.831	50.399	18.805	10.325	41.026	40.074
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	2.876	2.644	2.301	2.231	575	413
Passive latente Steuern	9	2.215	1.070	-1.363	-1.618	3.578	2.688
Rechnungsabgrenzungsposten	26	4.851	3.581	4.144	3.101	707	480
Übrige Verbindlichkeiten	27	30	14	30	14	–	–
Langfristige Schulden		85.461	78.077	39.331	34.123	46.130	43.954
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		10.548	10.178	10.182	9.852	366	326
Rückstellungen für Ertragsteuern		777	757	709	679	68	78
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	9.710	7.267	9.204	6.830	506	437
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	41.311	36.290	-21.417	-13.518	62.728	49.808
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	9.484	8.062	7.133	6.198	2.351	1.864
Rechnungsabgrenzungsposten	26	2.888	2.413	1.886	1.674	1.002	739
Übrige Verbindlichkeiten	27	2.363	2.007	1.523	1.376	840	631
Kurzfristige Schulden		77.081	66.974	9.220	13.091	67.861	53.883
Summe Passiva		217.166	189.635	93.303	84.181	123.863	105.454

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung[1]

E.04

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	2015	2014	**2015**	2014	**2015**	2014
in Millionen €						
Ergebnis vor Ertragsteuern	**12.744**	10.173	**11.131**	8.794	**1.613**	1.379
Abschreibungen/Wertminderungen	**5.384**	4.999	**5.316**	4.964	**68**	35
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	**-450**	-850	**-522**	-898	**72**	48
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	**-229**	-1.053	**-228**	-1.053	**-1**	–
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	**-2.613**	-2.768	**-2.597**	-2.734	**-16**	-34
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**-205**	-606	**-193**	-430	**-12**	-176
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**142**	853	**111**	845	**31**	8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**-10.251**	-8.065	**33**	-914	**-10.284**	-7.151
Vermietete Fahrzeuge	**-3.924**	-2.819	**-135**	-24	**-3.789**	-2.795
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	**2.197**	1.032	**1.534**	819	**663**	213
Gezahlte/Erstattete Ertragsteuern	**-2.573**	-2.170	**-2.715**	-1.830	**142**	-340
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	**222**	-1.274	**11.735**	7.539	**-11.513**	-8.813
Zugänge zu Sachanlagen	**-5.075**	-4.844	**-5.045**	-4.821	**-30**	-23
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	**-2.261**	-1.463	**-2.186**	-1.443	**-75**	-20
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	**495**	209	**480**	194	**15**	15
Erwerb von Anteilsbesitz	**-1.223**	-172	**-1.179**	-91	**-44**	-81
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	**39**	3.098	**-89**	3.098	**128**	–
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	**-4.101**	-3.341	**-4.090**	-3.281	**-11**	-60
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	**2.443**	3.834	**2.193**	3.476	**250**	358
Sonstige Ein- und Auszahlungen	**-39**	-30	**-20**	-19	**-19**	-11
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	**-9.722**	-2.709	**-9.936**	-2.887	**214**	178
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	**36**	2.129	**-157**	722	**193**	1.407
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	**54.332**	37.354	**21.647**	13.711	**32.685**	23.643
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	**-41.904**	-34.650	**-13.375**	-11.858	**-28.529**	-22.792
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	**-2.621**	-2.407	**-2.621**	-2.407	**–**	–
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	**-274**	-158	**-264**	-156	**-10**	-2
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	**89**	42	**27**	29	**62**	13
Erwerb eigener Aktien	**-27**	-26	**-27**	-26	**–**	–
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochterunternehmen	**–**	-10	**–**	-10	**–**	–
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	**–**	–	**-7.152**	-6.491	**7.152**	6.491
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	**9.631**	2.274	**-1.922**	-6.486	**11.553**	8.760
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**138**	323	**151**	330	**-13**	-7
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**269**	-1.386	**28**	-1.504	**241**	118
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	**9.667**	11.053	**8.341**	9.845	**1.326**	1.208
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	**9.936**	9.667	**8.369**	8.341	**1.567**	1.326

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 28 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals[1]

E.05

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen[2]	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
Stand zum 1. Januar 2014	3.069	11.850	27.628	-969	261
Konzernergebnis	–	–	6.962	–	–
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	–	–	-5.378	1.744	205
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	–	–	1.682	–	-6
Gesamtergebnis	–	–	3.266	1.744	199
Dividenden	–	–	-2.407	–	–
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	1	2	–	–	–
Erwerb eigener Aktien	–	–	–	–	–
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	–	–	–	–	–
Sonstiges	–	54	–	–	–
Stand zum 31. Dezember 2014	3.070	11.906	28.487	775	460
Stand zum 1. Januar 2015	**3.070**	**11.906**	**28.487**	**775**	**460**
Konzernergebnis	**–**	**–**	**8.424**	**–**	**–**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	**–**	**–**	**3.280**	**1.370**	**669**
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	**–**	**–**	**-579**	**–**	**-8**
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**11.125**	**1.370**	**661**
Dividenden	**–**	**–**	**-2.621**	**–**	**–**
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Erwerb eigener Aktien	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Sonstiges	**–**	**11**	**–**	**–**	**–**
Stand zum 31. Dezember 2015	**3.070**	**11.917**	**36.991**	**2.145**	**1.121**

1 Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20 entnommen werden.
2 Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden. Die versicherungsmathematischen Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen belaufen sich im Jahr 2015 auf 6.191 (2014: 8.892) Mio. € nach Steuern.

Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden						
Derivative Finanz-instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz-investitionen	Eigene Aktien	**Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital**	Nicht beherrschende Anteile	**Summe Eigenkapital**	
						in Millionen €
853	-12	–	42.680	683	43.363	**Stand zum 1. Januar 2014**
–	–	–	6.962	328	7.290	Konzernergebnis
-2.685	11	–	-6.103	55	-6.048	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
800	–	–	2.476	–	2.476	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-1.885	11	–	3.335	383	3.718	Gesamtergebnis
–	–	–	-2.407	-158	-2.565	Dividenden
–	–	–	3	20	23	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
–	–	-26	-26	–	-26	Erwerb eigener Aktien
–	–	26	26	–	26	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
–	–	–	54	-9	45	Sonstiges
-1.032	-1	–	43.665	919	44.584	**Stand zum 31. Dezember 2014**
-1.032	**-1**	**–**	**43.665**	**919**	**44.584**	**Stand zum 1. Januar 2015**
–	**–**	**–**	**8.424**	**287**	**8.711**	Konzernergebnis
-926	**-3**	**–**	**4.390**	**73**	**4.463**	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
279	**–**	**–**	**-308**	**-1**	**-309**	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-647	**-3**	**–**	**12.506**	**359**	**12.865**	Gesamtergebnis
–	**–**	**–**	**-2.621**	**-274**	**-2.895**	Dividenden
–	**–**	**–**	**–**	**68**	**68**	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
–	**–**	**-27**	**-27**	**–**	**-27**	Erwerb eigener Aktien
–	**–**	**27**	**27**	**–**	**27**	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
–	**–**	**–**	**11**	**-9**	**2**	Sonstiges
-1.679	**-4**	**–**	**53.561**	**1.063**	**54.624**	**Stand zum 31. Dezember 2015**

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315a HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) 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 16. Februar 2016 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS
Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2015 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS
Die erstmals zum 1. Januar 2015 verpflichtend in der EU anzuwendenden Standards hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewendete IFRS
Im Juli 2014 hat das IASB den Standard IFRS 9 »Financial Instruments« veröffentlicht, mit dem IAS 39 abgelöst werden soll. IFRS 9 umfasst Vorschriften zur Klassifizierung, zum Ansatz und zur Bewertung (einschließlich der Wertminderung) von Finanzinstrumenten. Darüber hinaus beinhaltet IFRS 9 Regelungen zum General Hedge Accounting. Mit IFRS 9 werden zusätzliche Anhangangaben erforderlich, die eine Anpassung von IFRS 7 »Financial Instruments - Disclosures« nach sich ziehen. IFRS 9 ist - vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme durch die EU – erstmals verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung des IFRS 9 auf den Konzernabschluss ist noch nicht abgeschlossen.

Im Mai 2014 wurde vom IASB der Standard IFRS 15 »Revenue from Contracts with Customers« veröffentlicht. Er ersetzt bestehende Leitlinien zur Erfassung von Umsatzerlösen, darunter IAS 18 »Revenue«, IAS 11 »Construction Contracts« und IFRIC 13 »Customer Loyalty Programmes«. Der neue Standard legt einen umfassenden Rahmen zur Bestimmung fest, ob, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt Umsatzerlöse erfasst werden. IFRS 15 sieht dabei ein einheitliches, fünfstufiges Erlösrealisierungsmodell vor, das grundsätzlich auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden ist. IFRS 15 ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme durch die EU – erstmals verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung des IFRS 15 auf den Konzernabschluss ist noch nicht abgeschlossen. Auswirkungen auf Daimler können sich insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts der Erfassung von Umsatzerlösen bei Geschäften mit mehreren Teilleistungen ergeben. Zudem werden die Angabevorschriften erweitert. Aus heutiger Sicht werden durch die Anwendung von IFRS 15 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns erwartet.

Am 13. Januar 2016 hat das IASB den finalen Standard IFRS 16 »Leases« veröffentlicht. Die hieraus resultierenden Änderungen betreffen im Wesentlichen den Leasingnehmer und führen dazu, dass grundsätzlich alle Leasingverhältnisse und die damit verbundenen vertraglichen Rechte und Verpflichtungen in der Bilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Die genauen Auswirkungen müssen noch analysiert werden.

Bei Anerkennung dieser Standards durch die EU, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, plant Daimler derzeit keine vorzeitige Anwendung. Die übrigen veröffentlichten, von der EU noch nicht übernommenen Standards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben.

Darstellung
Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren normalen Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss ist wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, wird der geprüfte Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft (Daimler Financial Services) ergänzt. Diese stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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.

Bewertung
Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie z. B. zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente oder abgesicherter Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden nachfolgend beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung
Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Daimler AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (structured entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Strukturierte Unternehmen, die beherrscht werden, sind ebenfalls zu konsolidieren. Dementsprechend verbleiben die Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz. Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass es für die Entscheidung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend ist, wer die Stimmrechte oder vergleichbaren Rechte hat. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.

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.

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten
Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen Daimler die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen. Da die zum Stichtag einbezogenen gemeinschaftlichen Tätigkeiten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden diese nach der Equity-Methode bilanziert.

Sofern in Einzelfällen die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von ein bis drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 13).

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Tochterunternehmen
Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

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 Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, des Britischen Pfunds, des Japanischen Yens, des Chinesischen Renminbi und des Russischen Rubels, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle ↗ E.06 dargestellt entwickelt.

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.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services. Die Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften resultieren aus Operating Leases und werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. 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.

E.06
Wechselkurse

	2015					2014				
	USD	**GBP**	**JPY**	**CNY**	**RUB**	USD	GBP	JPY	CNY	RUB
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	**1,0887**	**0,7340**	**131,0700**	**7,0608**	**80,6736**	1,2141	0,7789	145,2300	7,5358	72,3370
Periodendurchschnittskurse										
1. Quartal	**1,1261**	**0,7434**	**134,1200**	**7,0231**	**70,9608**	1,3696	0,8279	140,8000	8,3576	48,0425
2. Quartal	**1,1053**	**0,7211**	**134,2900**	**6,8572**	**58,2187**	1,3711	0,8147	140,0000	8,5438	47,9415
3. Quartal	**1,1116**	**0,7173**	**135,8600**	**7,0083**	**70,3033**	1,3256	0,7938	137,7500	8,1734	48,0583
4. Quartal	**1,0953**	**0,7220**	**132,9500**	**7,0003**	**72,4051**	1,2498	0,7891	142,7500	7,6824	59,7160

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung 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 oder kostenfreien Online-Dienstleistungen erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen auf Grundlage ihrer geschätzten beizulegenden Zeitwerte.

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. Die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

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 Ergebnis 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.

Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen
In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen gezeigt. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Falle eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses ergeben. Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern oder andere Anteilseigner an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht teilnehmen, werden ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung eines Beteiligungsbuchwertes.

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.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

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 leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen sowie aus den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen 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.

Ertragsteuern
Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen und Vorschriften des Jahres berechnet. Darüber hinaus beinhalten die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre inklusive Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge eventuell nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerrückstellungen gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der besten Schätzung der erwarteten Steuerzahlung. Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es überwiegend wahrscheinlich und damit hinreichend gesichert ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerrückstellung oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive Latenz für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung in den latenten Steuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden ermittelt auf temporäre Unterschiede zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus der Konsolidierung sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften. 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 sind oder in Kürze gelten werden. 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, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

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. Da in den Jahren 2015 und 2014 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie in diesen Jahren dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Immaterielle Vermögenswerte

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 Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

E.07

Nutzungsdauern für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

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 (maximal 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.

Geschäftswerte

Der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die Zeitwerte der einzeln anteilig 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.

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.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle ↗ **E.07** entnommen werden.

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.

Konzern als Leasingnehmer
Im Falle eines Operating Lease werden die Leasingraten bzw. Mietzahlungen sofort aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Vermögenswerte, die im Rahmen eines Finance Lease bilanziert werden, sind zu Beginn des (Leasing-) Vertrags mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands und in den Folgeperioden abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear; Restwerte der Vermögenswerte werden entsprechend berücksichtigt. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden diskontiert unter den Finanzierungsverbindlichkeiten passiviert.

Sale-and-Leaseback
Leasingverträge über veräußerte und zurückgemietete Vermögenswerte werden nach denselben Grundsätzen im Konzernabschluss dargestellt.

Konzern als Leasinggeber
Ein Operating Lease umfasst Fahrzeuge, die der Konzern selbst herstellt und an Dritte vermietet, oder Fahrzeuge, die der Konzern verkauft und eine Rückkaufverpflichtung bzw. eine Restwertgarantie gewährt. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Herstellungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Industriegeschäft aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Konzernprodukte, die Daimler Financial Services von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Daimler Financial Services ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Fahrzeuge aufgrund der separat 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 2015 betrugen die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen bei Daimler Financial Services rund 12 (2014: rund 9) Mrd. €.

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ist dabei die Bruttoinvestition (zukünftige Mindestleasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen
Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten 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 Anteilserwerb, durch den maßgeblicher Einfluss bzw. gemeinschaftliche Führung erstmals erlangt wird, erfolgt die Bilanzierung grundsätzlich in Anlehnung an IFRS 3 »Business Combinations«. Das heißt die bisher gehaltenen Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt neu bewertet; ein daraus resultierendes Ergebnis wird erfolgswirksam erfasst. Sofern ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten 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 at-equity bilanzierten Unternehmen 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 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfasst; darin werden auch Ergebnisse aus dem Verkauf von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet.

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 Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die bei Daimler den berichtspflichtigen Segmenten entsprechen, bestimmt Daimler den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Vorstand verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie die Profitabilität der Produkte. Die mehrjährige Planung umfasst den Zeitraum bis 2022 und deckt damit überwiegend die Produktlebenszyklen unseres Fahrzeuggeschäfts ab. Die gerundeten, segmentspezifisch ermittelten, für die Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen gegenüber dem Vorjahr unverändert 8 % nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Industriegeschäfts sowie 9 % nach Steuern für Daimler Financial Services. Während für Daimler Financial Services der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Industriegeschäfts die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – Weighted Average Cost of Capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie der Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der grundsätzlich keine Zuwächse berücksichtigt. Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass auch bei gegenüber der ursprünglichen Planung ungünstigeren Prämissen für zentrale Einflussfaktoren kein Wertminderungsbedarf besteht. Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten 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 »Non-current assets held for sale and discontinued operations« 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. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen von finanziellen Vermögenswerten wählt Daimler den Handelstag sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang.

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.

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.

Als zu Handelszwecken gehalten werden dabei Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden) eingestuft, die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

Kredite und Forderungen. Kredite und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren 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 wertgemindert oder ausgebucht 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 Schuldtitel wie beispielsweise Staatsanleihen, Industrieanleihen 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 Anschaffungskosten (gegebenenfalls abzüglich Wertminderungen) bewertet. Erhaltene Zinsen aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten 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, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. 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. Liegen objektive Hinweise vor, dass bei Krediten und Forderungen eine Wertminderung eingetreten ist, ergibt sich die Höhe des Verlusts aus der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cash Flows (mit Ausnahme erwarteter künftiger, noch nicht eingetretener Kreditausfälle), die mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts abgezinst werden. Eine Wertminderung wird erfolgswirksam erfasst.

Verringert sich die Höhe der Wertminderung 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.

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 Wertminderung 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.

Saldierung von Finanzinstrumenten
Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Bilanz berichtet, sofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein durchsetzbarer Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, und beabsichtigt ist, entweder den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswertes die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

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 ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken.

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 als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. 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 aus erwarteten Transaktionen 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 und zum beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam bewertet.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
Die Bewertung von leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die sich direkt in der Konzernbilanz bzw. in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung auswirken.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung zugrunde liegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus erdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsbasierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken
Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. 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 oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

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.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis 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 sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

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 Zahlungsmittelzuflüsse 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 2015 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte 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 bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen 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 Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig 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 32.

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 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 Schadensanfälligkeiten bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potenziellen 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 Anmerkung 23 entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken
Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, 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. Es ist auch möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und 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.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u. a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können Anmerkung 22 entnommen werden.

Ertragsteuern
Die Berechnung der Ertragsteuern der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. 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 Steuervorteile 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. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns
Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle ↗ E.08.

Die gesamten Bilanzsummen der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, hätten einen Anteil von rund 1 % an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern würde sich auf rund 1 % der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses belaufen.

Eine detaillierte Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des gesamten Anteilsbesitzes der Daimler AG gemäß den §§ 285 und 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in Anmerkung 39 enthalten.

E.08
Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember 2015	2014
Konsolidierte Tochterunternehmen	**329**	327
Inland	**59**	60
Ausland	**270**	267
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	**82**	80
Inland	**29**	33
Ausland	**53**	47
At-equity bewertete Tochterunternehmen	**–**	5
Inland	**–**	–
Ausland	**–**	5
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	**3**	3
Inland	**1**	1
Ausland	**2**	2
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	**13**	13
Inland	**4**	3
Ausland	**9**	10
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	**14**	12
Inland	**3**	3
Ausland	**11**	9
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	**29**	30
Inland	**15**	15
Ausland	**14**	15
	470	470

Strukturierte Unternehmen
Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich um Vermietungsgesellschaften und Asset-Backed-Securities (ABS) Gesellschaften. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften ist im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Konzern Beziehungen zu 11 (2014: 18) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen 9 (2014: 16) Unternehmen vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern Beziehungen zu 5 (2014: 5) nicht beherrschten strukturierten Unternehmen. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht von Bedeutung.

E.09
Umsatzerlöse

in Millionen €	2015	2014
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	**130.705**	114.013
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	**14.462**	12.245
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	**3.853**	3.180
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	**447**	434
	149.467	129.872

E.10
Umsatzkosten

in Millionen €	2015	2014
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	**-105.643**	-91.574
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	**-5.946**	-5.049
Refinanzierungskosten bei Daimler Financial Services	**-1.666**	-1.443
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**-502**	-433
Übrige Umsatzkosten	**-3.913**	-3.189
	-117.670	-101.688

Abgänge von konsolidierten Tochterunternehmen

Abgänge im Jahr 2015
Im Jahr 2015 hat Daimler die dem Segment Daimler Trucks zugeordneten Anteile an **Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.** an die Neue Halberg-Guss GmbH veräußert. Aus der Veräußerung ist ein Aufwand von 61 Mio. € entstanden.

Zu- und Abgänge von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Zugänge im Jahr 2015
Die **There Holding B.V. (THBV)** wurde im Jahr 2015 gegründet; Daimler, Audi und BMW sind mit jeweils 33,3 % an der Gesellschaft beteiligt. Die Gesellschafter haben eine Kapitaleinlage in die Gesellschaft von jeweils 668 Mio. € erbracht.

Mit Wirkung zum 4. Dezember 2015 erwarb die There Acquisition B.V., ein 100 %-iges Tochterunternehmen der THBV den Kartendienst HERE von der Nokia Corporation zu einem Kaufpreis von 2.602 Mio. € vorbehaltlich etwaiger weiterer Kaufpreisanpassungen. Der Kaufpreis wurde durch Verwendung von Kapitaleinlagen von 2.000 Mio. € sowie über von der There Acquisition B.V. aufgenommene Bankkredite von 602 Mio. € finanziert. Am 29. Januar 2016 wurde die There Acquisition B.V. in HERE International B.V. umbenannt.

Die THBV wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Daimler AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Abgänge im Jahr 2014
Im März 2014 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beschlossen, den Anteil von 50 % an **Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH)** an den Partner Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) zu übertragen. Daimler hat dafür eine Put-Option auf seine Beteiligung an RRPSH ausgeübt. Aus der Bewertung der Put-Option ergab sich ein Aufwand von 118 Mio. €. Im August 2014 wurde der vereinbarte Kaufpreis von 2.433 Mio. € vereinnahmt. Das Ergebnis aus der Veräußerung belief sich auf 1.006 Mio. €.

Im Jahr 2014 hat der Konzern seine 4 %-ige Beteiligung an **Tesla Motors, Inc. (Tesla)** veräußert und das zugehörige Kurssicherungsinstrument vorzeitig aufgelöst. Die Neubewertung der Anteile hat zu einem zahlungsunwirksamen Ertrag von 718 Mio. € geführt, nachdem der maßgebliche Einfluss von Daimler auf Tesla endete. Aus dem Kurssicherungsinstrument und der Veräußerung der Anteile entstand ein Aufwand von rund 124 Mio. € und ein Zahlungsmittelzufluss von 625 Mio. €. Insgesamt entstand ein Ertrag von 594 Mio. €.

Weitere Erläuterungen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

4. Umsatzerlöse

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse des Konzerns kann Tabelle ↗ **E.09** entnommen werden.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern ↗ **E.84** und Regionen ↗ **E.86** ist in Anmerkung 33 dargestellt.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten
Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle ↗ **E.10** dargestellt.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.245 (2014: 1.212) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Vertriebskosten
Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2015 auf 12.147 (2014: 11.534) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebseinzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten
Im Jahr 2015 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.710 (2014: 3.329) 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 2015 bei 4.760 (2014: 4.532) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Optimierungsprogramme
Die Maßnahmen und Programme, deren Implementierungskosten sich wesentlich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben, sind im Folgenden kurz dargestellt.

Im Rahmen der organisatorischen Fokussierung auf die Geschäftsfelder wurde im Jahr 2014 für die deutsche Vertriebsorganisation ein Restrukturierungsprogramm gestartet. Dabei werden einzelne Niederlassungen und Standorte zu Pkw- und Nfz-Verbünden zusammengefasst, um die Profitabilität des konzerneigenen Vertriebs in dem vom Verdrängungswettbewerb geprägten deutschen Marktumfeld nachhaltig zu steigern. Des Weiteren wurden im Jahr 2015 Programme zur Restrukturierung des konzerneigenen Händlernetzes im Ausland initiiert. Im Rahmen der Programme zur Restrukturierung werden auch ausgewählte Standorte des heutigen konzerneigenen Vertriebsnetzes im In- und Ausland veräußert. Diese Programme betreffen alle automobilen Geschäftsfelder, vor allem aber Mercedes-Benz Cars. Im Geschäftsjahr 2015 beliefen sich die Ergebnisse für diese Maßnahmen auf -144 Mio. €.

Zum 31. Dezember 2015 betrugen die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe für die deutschen Standorte 248 (31. Dezember 2014: 300) Mio. €; die Schulden lagen bei 12 (31. Dezember 2014: 27) Mio. €. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden. Die Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten führte im Jahr 2014 zu Wertminderungen der Sachanlagen von 93 Mio. €. Im Jahr 2015 wurden bereits Teile der Veräußerungsgruppe verkauft. Es werden für das Jahr 2016 weitere Ergebnisbelastungen für Deutschland von bis zu 0,1 Mrd. € erwartet.

Mit dem Ziel, durch eine stärkere Nutzung von Effizienzen seine Rentabilität zu steigern, hat Daimler Trucks im Januar 2013 Personalanpassungen angekündigt. In Brasilien wurde im ersten Quartal 2013 ein Ausscheidensprogramm begonnen. Dieses Programm führte bis Ende Dezember 2015 in der Verwaltung und im produktiven Bereich im Wesentlichen über freiwillige Ausscheidensvereinbarungen insgesamt zu einem Abbau von rund 3.200 Stellen. Diese Personalmaßnahmen betrafen in geringem Umfang auch Daimler Buses.

Zwischen Mai 2013 und Dezember 2014 lief darüber hinaus in Nichtproduktionsbereichen bei Daimler Trucks in Deutschland ein sozialverträgliches freiwilliges Ausscheidensprogramm, das im dritten Quartal 2015 fortgesetzt wurde und bis zum Jahresende 2015 insgesamt zu einem Abbau von rund 700 Stellen geführt hat.

Tabelle ↗ **E.11** zeigt die Auswirkung der Optimierungsprogramme auf die Kenngrößen der einzelnen Segmente.

E.11
Optimierungsprogramme

in Millionen €	2015	2014
Mercedes-Benz Cars		
EBIT	-64	-81
Zahlungsmittelzufluss/-abfluss	180	-5
Rückstellungen für Optimierungsprogramme[1]	82	–
Daimler Trucks		
EBIT	-105	-165
Zahlungsmittelabfluss	-64	-170
Rückstellungen für Optimierungsprogramme[1]	21	6
Mercedes-Benz Vans		
EBIT	-29	-17
Zahlungsmittelzufluss/-abfluss	5	-1
Rückstellungen für Optimierungsprogramme[1]	19	–
Daimler Buses		
EBIT	-4	-14
Zahlungsmittelabfluss	-1	-25
Rückstellungen für Optimierungsprogramme[1]	2	13

1 Stand der gebildeten Rückstellungen zum 31. Dezember.

E.12

Aufwendungen und Erträge aus den Optimierungsprogrammen

in Millionen €	2015	2014
Umsatzkosten	-46	-95
Vertriebskosten	-119	-33
Allgemeine Verwaltungskosten	-7	-43
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-3	-13
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-137	-93
Sonstige betriebliche Erträge	110	–
	-202	-277

E.13

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

	2015	2014
Mercedes-Benz Cars	137.431	135.345
Daimler Trucks	87.707	88.228
Mercedes-Benz Vans	22.430	21.996
Daimler Buses	17.755	17.257
Daimler Financial Services	9.665	8.594
Sonstige	9.574	8.437
	284.562	279.857

E.14

Sonstige betriebliche Erträge

in Millionen €	2015	2014
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	1.131	1.039
Fördergelder und Subventionen	107	92
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	242	63
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	81	59
Übrige sonstige Erträge	553	506
	2.114	1.759

E.15

Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Millionen €	2015	2014
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-127	-120
Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen	-137	-93
Übrige sonstige Aufwendungen	-291	-947
	-555	-1.160

Die in Tabelle ↗ **E.11** genannten EBIT-Effekte betreffen neben den Ergebnissen aus dem Verkauf einzelner Vertriebsstandorte insbesondere Aufwendungen für Personalmaßnahmen. Die Aufteilung auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in Tabelle ↗ **E.12** dargestellt.

Aus den Optimierungsprogrammen werden Zahlungsmittelabflüsse und -zuflüsse überwiegend bis Ende des Jahres 2017 erwartet.

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2015 enthaltene Personalaufwand beträgt 20.949 (2014: 19.607) Mio. €. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle ↗ **E.13** entnommen werden.

Aufgrund der organisatorischen Fokussierung der Geschäftsfelder auf Kunden und Märkte sind die bisher unter Vertrieb und Marketing berichteten Mitarbeiterzahlen ab dem Jahr 2014 in den jeweiligen Geschäftsfeldern enthalten. Seit dem Jahresende 2015 gilt dies auch für die konzerneigenen inländischen Niederlassungen und das weltweite Logistikzentrum Germersheim, deren Belegschaft nun bei Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses berichtet wird. Die Vergleichszahlen für das Jahr 2014 wurden angepasst.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 37 enthalten.

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle ↗ **E.14** entnommen werden.

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten Erträge aus Lizenzen und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe.

In den Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen sind Erträge im Zusammenhang mit dem Verkauf von Immobilien in den USA von 87 Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle ↗ **E.15** dargestellt.

Weitere Informationen zu den Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen können Anmerkung 5 entnommen werden.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Vermögenswerten, Veränderungen von übrigen Rückstellungen – unter anderem im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren – und weitere sonstige Bestandteile. Der Posten beinhaltete im Vorjahr mit 600 Mio. € Aufwendungen im Zusammenhang mit der Rückstellung für Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern.

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle ↗ **E.16** entnommen werden.

Das sonstige übrige Finanzergebnis enthielt im Jahr 2014 einen Ertrag aus dem Verkauf des 50 %-Anteils an RRPSH von 1.006 Mio. € sowie einen Ertrag aus dem Abgang der Tesla-Anteile von 88 Mio. €. Ferner entstanden im Jahr 2014 Aufwendungen aus der Bewertung der RRPSH Put-Option von 118 Mio. € sowie Aufwendungen aus der Absicherung des Tesla-Aktienkurses von 212 Mio. €.

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle ↗ **E.17** entnommen werden.

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle ↗ **E.18** entnommen werden.

Das inländische Ergebnis vor Ertragsteuern beinhaltet auch das Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Finanzinvestitionen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

Die Aufteilung des ausgewiesenen Steueraufwands kann Tabelle ↗ **E.19** entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen von 731 (2014: 53) Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steueraufwands ist in Tabelle ↗ **E.20** dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2015 und 2014 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.

E.16
Übriges Finanzergebnis

in Millionen €	2015	2014
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen[1]	-20	-353
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-7	811
	-27	458

1 Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

E.17
Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	2015	2014
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	3	3
Zinsen und ähnliche Erträge	167	142
	170	145
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	-293	-350
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-309	-365
	-602	-715

E.18
Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern

in Millionen €	2015	2014
Inland	4.980	2.960
Ausland	7.764	7.213
	12.744	10.173

E.19
Aufteilung des Steueraufwands

in Millionen €	2015	2014
Tatsächliche Steuern		
Inland	-918	-1.125
Ausland	-1.558	-1.395
Latente Steuern		
Inland	-444	242
Ausland	-1.113	-605
	-4.033	-2.883

E.20
Zusammensetzung des latenten Steueraufwands

in Millionen €	2015	2014
Latente Steuern	-1.557	-363
davon aus temporären Differenzen	-595	-44
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-962	-319

E.21

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

in Millionen €	2015	2014
Erwarteter Steueraufwand	-3.801	-3.034
Abweichende ausländische Steuersätze	-126	-91
Abweichende Gewerbesteuer	44	21
Effekt aus Steuergesetzänderungen	-49	-21
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	-147	276
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	41	-44
Sonstiges	5	10
Ausgewiesener Steueraufwand	-4.033	-2.883

E.22

Aktive und passive latente Steuern

in Millionen €	31. Dezember 2015	2014
Aktive latente Steuern	3.284	4.124
Passive latente Steuern	-2.215	-1.070
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	1.069	3.054

E.23

Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern

in Millionen €	31. Dezember 2015	2014
Immaterielle Vermögenswerte	52	52
Sachanlagen	409	327
Vermietete Gegenstände	1.178	1.273
Vorräte	992	752
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	303	275
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.984	4.349
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	2.693	3.323
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	869	958
Sonstige Rückstellungen	2.304	2.313
Verbindlichkeiten	1.645	1.384
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	1.611	1.186
Sonstige	331	315
	17.371	16.507
Wertberichtigungen	-988	-918
Aktive latente Steuern, unsaldiert	16.383	15.589
Entwicklungskosten	-2.317	-2.162
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-125	-73
Sachanlagen	-1.742	-1.639
Vermietete Gegenstände	-7.188	-6.053
Vorräte	-63	-50
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-575	-736
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-363	-352
Sonstige Vermögenswerte	-169	-189
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-2.390	-872
Sonstige Rückstellungen	-183	-177
Sonstige	-199	-232
Passive latente Steuern, unsaldiert	-15.314	-12.535
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	1.069	3.054

Tabelle ↗ **E.21** 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 unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

Im Jahr 2015 mussten zusätzliche Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochterunternehmen gebildet werden, während im Jahr 2014 Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochterunternehmen aufgelöst werden konnten. Die Steueraufwendungen und -erträge 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 Nettopensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Weiterhin enthält die Zeile im Jahr 2015 Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren. Die Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren beinhalten neben den genannten periodenfremden tatsächlichen Steuererträgen auch gegenläufig wirkende periodenfremde latente Steueraufwendungen. Im Jahr 2014 sind in dieser Zeile darüber hinaus steuerfreie Erträge aus dem Verkauf der Beteiligung an RRPSH sowie steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern enthalten.

Aktive latente Steuern werden 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. In der Konzernbilanz werden diese wie in Tabelle ↗ **E.22** dargestellt ausgewiesen.

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle ↗ **E.23** dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle ↗ **E.24** dargestellt.

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bewertete Finanzinvestitionen) ergibt sich der in der Tabelle ↗ **E.25** dargestellte Steueraufwand.

Die im Wesentlichen auf ausländische Gesellschaften entfallenden Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern erhöhten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2014 um 70 Mio. €. Dies ist zum einen auf die ergebniswirksame Bildung von 147 Mio. € zurückzuführen. Darüber hinaus ergab sich eine ergebnisneutrale Reduzierung im Wesentlichen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2015 betreffen u. a. mit 590 Mio. € die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge, mit 19 Mio. € Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen und mit 27 Mio. € die Steuergutschriften. Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden Wertberichtigungen von 21 Mio. € auf Verlustvorträge gebildet, die im Zeitraum von 2018 bis 2020 verfallen, 189 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2021 bis 2025 verfallen, 4 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2031 bis 2035 verfallen sowie 376 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Die aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen wurden wertberichtigt, da die Verlustvorträge teilweise zeitlich begrenzt vortragsfähig sind und nur mit Gewinnen aus Kapitalveräußerungen verrechnet werden können. Von den wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerung verfallen 4 Mio. € im Jahr 2016, 15 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Von den wertberichtigten Steuergutschriften verfallen 4 Mio. € im Zeitraum von 2016 bis 2020 und 21 Mio. € im Zeitraum von 2021 bis 2025; 2 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen sowie 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 2015 bzw. in Vorjahren steuerliche Verluste erwirtschaftet. Bei den nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern nicht wertberichtigten aktiven latenten Steuern dieser Gesellschaften von 191 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 einbehaltenen Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen sollen aus heutiger Sicht überwiegend investiert bleiben. Auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 27.005 (2014: 21.242) Mio. € sind keine passiven latenten Steuern berechnet worden. 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 eines ausländischen Tochterunternehmens 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. Aufgrund von zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann.

E.24

Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern

in Millionen €	2015	2014
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	**3.054**	937
Latenter Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung	**-1.557**	-363
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	**-8**	-6
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	**278**	800
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen	**-579**	1.682
Sonstige Veränderung[1]	**-119**	4
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	**1.069**	3.054

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

E.25

Steueraufwand im Eigenkapital

in Millionen €	2015	2014
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	**-4.033**	-2.883
Steueraufwand/-ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	**-309**	2.476
	-4.342	-407

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle ↗ **E.26** dargestellt.

Zum 31. Dezember 2015 entfallen von den Geschäftswerten 425 (2014: 421) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks und 194 (2014: 192) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2015: 2.137 Mio. €; 2014: 1.935 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2015 von 258 (2014: 264) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Markenzeichen, die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind und deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist, sowie Vertriebsrechte von Mercedes-Benz Cars mit unbestimmter Nutzungsdauer. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Tabelle ↗ **E.27** zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

In den immateriellen Vermögenswerten sind zum 31. Dezember 2015 aktivierte Fremdkapitalkosten von qualifizierten Vermögenswerten nach IAS 23 von 59 (2014: 58) Mio. € enthalten. Aktivierungen wurden ausschließlich auf Entwicklungskosten vorgenommen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Fremdkapitalzinsen auf Entwicklungskosten von 11 (2014: 7) Mio. € aktiviert; die Abschreibungen beliefen sich auf 10 (2014: 9) Mio. €. Es wurde ein durchschnittlicher Fremdkapitalkostensatz von 0,7 % (2014: 0,7 %) zugrunde gelegt.

E.26

Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	Geschäftswerte (erworben)	Entwicklungskosten (selbst geschaffen)[2]	Übrige immaterielle Vermögenswerte (erworben)	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2014	941	11.900	3.029	15.870
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	21	–	45	66
Übrige Zugänge	–	1.155	315	1.470
Umbuchungen	–	–	–	–
Abgänge	–	-912	-231	-1.143
Sonstige Veränderungen[1]	55	10	93	158
Stand 31. Dezember 2014	1.017	12.153	3.251	16.421
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	**–**	**–**	**25**	**25**
Übrige Zugänge	**–**	**1.815**	**458**	**2.273**
Umbuchungen	**–**	**–**	**–**	**–**
Abgänge	**-4**	**-1.018**	**-298**	**-1.320**
Sonstige Veränderungen[1]	**2**	**12**	**146**	**160**
Stand 31. Dezember 2015	**1.015**	**12.962**	**3.582**	**17.559**
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2014	260	4.590	1.632	6.482
Zugänge	–	1.221	286	1.507
Umbuchungen	–	–	–	–
Abgänge	–	-911	-139	-1.050
Sonstige Veränderungen[1]	17	8	90	115
Stand 31. Dezember 2014	277	4.908	1.869	7.054
Zugänge	**4**	**1.255**	**331**	**1.590**
Umbuchungen	**–**	**–**	**–**	**–**
Abgänge	**-4**	**-999**	**-261**	**-1.264**
Sonstige Veränderungen[1]	**11**	**9**	**90**	**110**
Stand 31. Dezember 2015	**288**	**5.173**	**2.029**	**7.490**
Buchwert zum 31. Dezember 2014	740	7.245	1.382	9.367
Buchwert zum 31. Dezember 2015	**727**	**7.789**	**1.553**	**10.069**

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.
2 Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten.

11. Sachanlagen

Die Entwicklung der Sachanlagen kann Tabelle ↗ **E.28** entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 192 (2014: 47) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2015 von insgesamt 221 (2014: 238) Mio. €, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge (sog. Finance Leases) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf die gemieteten Sachanlagen entfallenden Zugänge und Abschreibungen des Geschäftsjahres betrugen 16 (2014: 19) Mio. € bzw. 39 (2014: 40) Mio. €.

E.27

Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	2015	2014
Umsatzkosten	**1.434**	1.344
Vertriebskosten	**73**	92
Allgemeine Verwaltungskosten	**44**	41
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**35**	30
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**4**	–
	1.590	1.507

E.28

Sachanlagen

in Millionen €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2014	14.835	21.575	21.508	2.273	60.191
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	–	–	–	–	–
Übrige Zugänge	228	833	1.415	2.267	4.743
Umbuchungen	238	1.239	568	-2.036	9
Abgänge	-158	-930	-1.066	-32	-2.186
Sonstige Veränderungen[1]	253	362	461	49	1.125
Stand 31. Dezember 2014	15.396	23.079	22.886	2.521	63.882
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Übrige Zugänge	**255**	**854**	**1.521**	**2.279**	**4.909**
Umbuchungen	**302**	**817**	**793**	**-1.913**	**-1**
Abgänge	**-334**	**-738**	**-686**	**-56**	**-1.814**
Sonstige Veränderungen[1]	**144**	**-34**	**259**	**15**	**384**
Stand 31. Dezember 2015	**15.763**	**23.978**	**24.773**	**2.846**	**67.360**
Abschreibungen/Wertminderungen					
Stand 1. Januar 2014	8.044	14.225	16.142	1	38.412
Zugänge[2]	420	1.210	1.861	10	3.501
Umbuchungen	–	108	-108	–	–
Abgänge	-118	-825	-970	–	-1.913
Sonstige Veränderungen[1]	108	241	352	-1	700
Stand 31. Dezember 2014	8.454	14.959	17.277	10	40.700
Zugänge	**335**	**1.358**	**2.102**	**9**	**3.804**
Umbuchungen	**1**	**-1**	**–**	**–**	**–**
Abgänge	**-275**	**-730**	**-612**	**-19**	**-1.636**
Sonstige Veränderungen[1]	**-9**	**-38**	**216**	**1**	**170**
Stand 31. Dezember 2015	**8.506**	**15.548**	**18.983**	**1**	**43.038**
Buchwert zum 31. Dezember 2014	6.942	8.120	5.609	2.511	23.182
Buchwert zum 31. Dezember 2015	**7.257**	**8.430**	**5.790**	**2.845**	**24.322**

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.
2 Beinhaltet Wertminderungen von 93 Mio. € im Zusammenhang mit der Veräußerung ausgewählter Standorte des konzerneigenen Vertriebsnetzes.

E.29

Vermietete Gegenstände

in Millionen €	
Anschaffungs-/Herstellungskosten	
Stand 1. Januar 2014	34.878
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	–
Übrige Zugänge	18.052
Umbuchungen	-9
Abgänge	-14.479
Sonstige Veränderungen[1]	2.486
Stand 31. Dezember 2014	40.928
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	**–**
Übrige Zugänge	**21.636**
Umbuchungen	**1**
Abgänge	**-16.637**
Sonstige Veränderungen[1]	**2.163**
Stand 31. Dezember 2015	**48.091**
Abschreibungen/Wertminderungen	
Stand 1. Januar 2014	6.718
Zugänge	5.049
Umbuchungen	–
Abgänge	-4.341
Sonstige Veränderungen[1]	452
Stand 31. Dezember 2014	7.878
Zugänge	**5.946**
Umbuchungen	**–**
Abgänge	**-5.073**
Sonstige Veränderungen[1]	**398**
Stand 31. Dezember 2015	**9.149**
Buchwert zum 31. Dezember 2014	33.050
Buchwert zum 31. Dezember 2015	**38.942**

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

E.30

Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2015	2014
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	**6.805**	5.742
zwischen einem und fünf Jahren	**7.437**	5.990
nach mehr als fünf Jahren	**64**	48
	14.306	11.780

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle ↗ **E.29** entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2015 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 5.404 Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (2014: 4.392 Mio. €). 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 ↗ **E.30** dargestellt.

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle ↗ **E.31** zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle ↗ **E.32** zeigt Eckdaten zu den Assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.31

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

in Millionen €	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Verbundene Unternehmen	Gesamt
31. Dezember 2015					
At-equity-Buchwert[1]	**3.124**	**462**	**47**	**–**	**3.633**
At-equity-Ergebnis[1]	**490**	**-34**	**8**	**–**	**464**
31. Dezember 2014					
At-equity-Buchwert[1]	1.795	448	44	7	2.294
At-equity-Ergebnis[1]	864	26	5	2	897

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.32

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Assoziierten Unternehmen

in Millionen €	BBAC	BAIC Motor[3]	THBV[4] (HERE)	Kamaz	RRPSH	Übrige	Gesamt
31. Dezember 2015							
Höhe des Anteils (in %)	**49,0**	**10,1**	**33,3**	**15,0**	**–**		
Börsenwert[1]	**–**	**705**	**–**	**47**	**–**		
At-equity-Buchwert[2]	**1.418**	**772**	**668**	**58**	**–**	**208**	**3.124**
At-equity-Ergebnis[2]	**441**	**74**	**–**	**-6**	**–**	**-19**	**490**
Dividendenzahlung an Daimler[5]	**208**	**34**	**–**	**–**	**–**		
31. Dezember 2014							
Höhe des Anteils (in %)	49,0	10,1	–	15,0	–		
Börsenwert[1]	–	730	–	38	–		
At-equity-Buchwert[2]	852	686	–	71	–	186	1.795
At-equity-Ergebnis[2]	133	34	–	-32	13	716	864
Dividendenzahlung an Daimler	–	10	–	1	92		

1 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.
2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.
3 Daimler bezieht das anteilige ungeprüfte Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein. Da die Beteiligung im November 2013 erworben wurde, betrifft das anteilige Ergebnis für das Jahr 2014 die Monate Dezember 2013 bis September 2014. Für das Jahr 2015 betrifft das anteilige Ergebnis die Monate Oktober 2014 bis September 2015.
4 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis der There Holding B.V. (THBV) mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.
5 Die Dividende von BBAC (208 Mio. €) wurde im Jahr 2015 nicht ausbezahlt.

BBAC
Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw und Ersatzteile in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

BBAC hat im Jahr 2015 Kapitalerhöhungen von 287 Mio. € erhalten. Daimler plant, in den nächsten Jahren entsprechend seines Anteils dem Eigenkapital der BBAC weitere 0,2 Mrd. € zuzuführen. Im Dezember 2015 beschlossen die Anteilsbesitzer der BBAC die Ausschüttung einer Dividende. Der auf Daimler entfallende Anteil von 208 Mio. € minderte den Beteiligungsbuchwert entsprechend.

BAIC Motor
BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. BAIC Motor befasst sich direkt oder über Tochterunternehmen mit der Forschung, der Entwicklung, der Fertigung, dem Verkauf, dem Marketing und der Wartung von Fahrzeugen sowie deren Versorgung mit Ersatzteilen und Komponenten und allen damit zusammenhängenden Dienstleistungen. Aufgrund der Vertretung von Daimler im Verwaltungsgremium von BAIC Motor sowie anderer vertraglicher Vereinbarungen bezieht Daimler die Beteiligung nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein und weist den Buchwert und das Ergebnis in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzernwerten aus. Am 19. Dezember 2014 platzierte BAIC Motor erfolgreich seine Eigenkapitalanteile zum Handel an der Börse in Hongkong, wobei auch neue Aktien ausgegeben wurden. Der Anteil von Daimler an BAIC Motor verwässerte von 12,0 % auf 10,1 %. Daimler behielt die Einstufung der Beteiligung als assoziiertes Unternehmen bei und bewertet sie weiterhin at equity. Der Ergebniseffekt aus der Verwässerung war nicht wesentlich. Im zweiten Quartal 2015 beschlossen die Anteilsbesitzer von BAIC Motor die Ausschüttung einer Dividende. Der auf Daimler entfallende Anteil von 34 Mio. € minderte den Beteiligungsbuchwert entsprechend.

THBV (HERE)
Die There Holding B.V. (THBV) mit Sitz in Rijswijk, Niederlande, wurde im Jahr 2015 gegründet. Daimler, Audi und BMW sind mit jeweils 33,3 % an der Gesellschaft beteiligt. Die Gesellschafter haben eine Kapitaleinlage in die Gesellschaft von jeweils 668 Mio. € erbracht.

Mit Wirkung zum 4. Dezember 2015 erwarb die There Acquisition B.V. mit Sitz in Rijswijk, Niederlande, ein 100 %-iges Tochterunternehmen der There Holding B.V., den Kartendienst HERE von der Nokia Corporation zu einem Kaufpreis von 2.602 Mio. € vorbehaltlich etwaiger weiterer Kaufpreisanpassungen. HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Das für die Zukunft erwartete hochauflösende Kartenmaterial liefert eine der Grundlagen für künftiges autonomes Fahren. Der Kaufpreis wurde durch Verwendung von Kapitaleinlagen von 2.000 Mio. € sowie über von der There Acquisition B.V. aufgenommene Bankkredite von 602 Mio. € finanziert.

Die There Holding B.V. wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Daimler AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Die Einbeziehung des anteiligen Ergebnisses erfolgt mit einem Monat Zeitversatz. Für das Geschäftsjahr 2015 wurde daher, weil unbedeutend, kein anteiliges Ergebnis im Konzernabschluss der Daimler AG berücksichtigt. Aufgrund der zeitlichen Nähe zum Bilanzstichtag konnten nicht alle stillen Reserven und Lasten abschließend identifiziert werden. Die Kaufpreisallokation wird voraussichtlich im ersten Quartal 2016 abgeschlossen.

Kamaz
Daimler und der russische Lkw-Hersteller Kamaz PAO (Kamaz) haben im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft Lizenzverträge zur Produktion und Nutzung von Axor, Atego und Actros Fahrerhäusern sowie Lieferabkommen über Kabinen, Motoren und Achsen für Lkw und Busse des russischen Unternehmens unterzeichnet. Aufgrund vereinbarter Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat sowie umfangreicher vertraglicher Rechte als Minderheitsaktionär kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei 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 schlossen die Daimler AG und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) eine Vereinbarung über die Erhöhung ihrer strategischen Beteiligung an Kamaz ab. Daimler erhöhte seinen Anteil an Kamaz auf 15 %. 4 % der Anteile wurden rechtlich von der EBRD gehalten, wurden wirtschaftlich aber im Rahmen der at-equity-Bewertung Daimler zugerechnet. Im Oktober 2014 kam Daimler mit der EBRD überein, die restlichen 4 % auch rechtlich zu übernehmen. Daimler erhöhte mit diesem Schritt seine Gesamtbeteiligung an Kamaz auch rechtlich auf 15 %.

Im Jahr 2014 erfasste der Konzern eine Wertminderung von 30 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an Kamaz. Der Aufwand war im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

RRPSH
Im März 2014 beschloss Daimler, seinen Anteil von 50 % an dem Gemeinschaftsunternehmen Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) an den Partner Rolls-Royce zu übertragen. Daimler nutzte dafür eine im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option auf seine Beteiligung an RRPSH; die Bewertung nach der Equitymethode wurde beendet. Bis dahin wurden die anteiligen Ergebnisbeiträge der RRPSH dem Segment Daimler Trucks zugeordnet. Mitte April 2014 wurde ein Veräußerungspreis von 2.433 Mio. € vereinbart. Nach der Erteilung der kartellrechtlichen und außenwirtschaftsrechtlichen Freigaben wurde die Transaktion am 26. August 2014 vollzogen. Die Daimler-Vertreter in den Gremien und dem Management der RRPSH-Gesellschaften legten ihre Ämter nieder. Das Verkaufsergebnis von 1.006 Mio. € wurde im »Übrigen Finanzergebnis« ausgewiesen und war in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT enthalten.

In Tabelle ↗ **E.33** sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

E.33

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen

	BBAC[1]		BAIC Motor[2]		THBV[3] (HERE)		Kamaz[4]	
	2015	2014	**2015**	2014	**2015**	2014	**2015**	2014
in Millionen €								
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung								
Umsatzerlöse	**9.575**	5.767	**11.336**	5.211	**–**	–	**1.435**	2.124
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	**862**	310	**1.005**	384	**–**	–	**-30**	9
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	–
Sonstiges Ergebnis	**–**	–	**–**	–	**–**	–	**–**	-5
Gesamtergebnis	**862**	310	**1.005**	384	**–**	–	**-30**	4
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity Buchwert								
Langfristige Vermögenswerte	**4.139**	3.314	**12.072**	10.127	**3.115**	–	**443**	595
Kurzfristige Vermögenswerte	**4.232**	2.648	**7.028**	4.314	**365**	–	**747**	685
Langfristige Schulden	**445**	584	**2.434**	1.784	**1.093**	–	**322**	210
Kurzfristige Schulden	**4.903**	3.484	**8.095**	6.586	**384**	–	**503**	476
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	**3.023**	1.894	**8.571**	6.071	**2.003**	–	**365**	594
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	**1.481**	928	**691**	594	**668**	–	**55**	89
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	**-63**	-76	**–**	–	**–**	–	**–**	–
Geschäftswerte aus at-equity Bewertung	**–**	–	**77**	86	**–**	–	**3**	4
Sonstiges	**–**	–	**4**	6	**–**	–	**–**	-22
At-equity-Buchwert	**1.418**	852	**772**	686	**668**	–	**58**	71

1 BBAC:
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember.
Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

2 BAIC Motor:
Daimler bezieht das anteilige ungeprüfte Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.
Da die Beteiligung an BAIC Motor im November 2013 erworben wurde, betrifft das anteilige Ergebnis von BAIC Motor für das Jahr 2014 die Monate Dezember 2013 und Januar bis September 2014.
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen für das Jahr 2015 den Zeitraum vom 1. Oktober 2014 bis 30. September 2015.
Für 2014 betreffen die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September.
Die Angaben zur Bilanz und zur Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. September.
Die Angaben für BAIC Motor basieren auf den lokalen Rechnungslegungsvorschriften.

3 THBV:
Daimler bezieht das anteilige Ergebnis der There Holding B.V. (THBV) mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.
Die Angaben zur Bilanz beziehen sich auf den Erwerbszeitpunkt an HERE zum 4. Dezember 2015.

4 Kamaz:
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.
Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. September.
Um die Gesellschaft ohne Zeitversatz einzubeziehen, werden Anpassungen auf den 31. Dezember vorgenommen, die in der Zeile Sonstiges enthalten sind.

Übrige unwesentliche at-equity bewertete Unternehmen
In den at-equity bewerteten unwesentlichen assoziierten Unternehmen war die Beteiligung an der Tesla Motors, Inc. (Tesla) enthalten. Seit der Hauptversammlung von Tesla am 3. Juni 2014 gehörte dem »Board of Directors« kein Vertreter von Daimler mehr an. Demzufolge endete der maßgebliche Einfluss von Daimler auf Tesla mit dem Tag der Hauptversammlung und die Beteiligung wurde bis zum Zeitpunkt ihrer Veräußerung mit ihrem beizulegenden Zeitwert auf Basis des Börsenwerts als »Zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswert« in der Bilanz erfasst. Der aus der erstmaligen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert resultierende Unterschied zwischen dem am 3. Juni 2014 festgestellten Börsenwert und dem Buchwert der at-equity bewerteten Beteiligung wurde zahlungsmittelunwirksam im Konzern-EBIT berücksichtigt und führte im Jahr 2014 zu einem Ertrag von 718 Mio. €. Der Beteiligungsbuchwert, der dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet war, sowie der Ertrag aus der Neubewertung wurden in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzern-Vermögenswerten bzw. zum Konzern-EBIT ausgewiesen.

Im Jahr 2015 wurde eine Wertminderung von 17 Mio. € auf eine Beteiligung vorgenommen, die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet ist.

Darüber hinaus enthielten die at-equity-Ergebnisse der sonstigen unwesentlichen Unternehmen im Jahr 2014 Anlaufverluste aus dem Bereich der alternativen Antriebe von 34 Mio. €, die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet waren. Darin waren Wertminderungen auf Beteiligungen von 30 Mio. € enthalten.

Ferner ist in den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen die Beteiligung an dem Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) enthalten, die dem Segment Mercedes-Benz Vans zugeordnet ist. Im Jahr 2012 wurde eine Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert an FBAC erfasst; in zweiten Quartal 2014 wurde aufgrund verbesserter Ergebniserwartungen eine Wertaufholung vorgenommen, die zu einem Ertrag von 61 Mio. € führte. FBAC erhielt im zweiten Quartal 2015 eine Kapitalerhöhung von 18 Mio. €.

Dem Gemeinschaftsunternehmen Shenzen BYD Daimler New Technology Co., Ltd. (SBDNT) wurde ein Konsortialdarlehensrahmen von externen Banken gewährt, im Rahmen dessen SBDNT Darlehen bis zu einem definierten Betrag in Anspruch nehmen kann. Der Vertrag wurde im April 2014 unterzeichnet. Für dieses Darlehen garantiert Daimler entsprechend seiner 50 %-igen Beteiligung an SBDNT anteilig mit einem Betrag von maximal 750 Mio. RMB (rund 106 Mio. € per 31. Dezember 2015), von dem 94 Mio. € am 31. Dezember 2015 in Anspruch genommen waren. Im Dezember 2015 hat Daimler entschieden, SBDNT ein Gesellschafterdarlehen von 250 Mio. RMB (rund 35 Mio. €) zu gewähren, von dem 24 Mio. € am 31. Dezember 2015 in Anspruch genommen waren. Der Beteiligungsbuchwert an der SBDNT ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Daimler übernahm im März 2014 die bisher von der Evonik Degussa GmbH (Evonik) gehaltenen 50,1 % der Anteile an der Li-Tec Battery GmbH (Li-Tec) und wurde damit Alleineigentümer des Unternehmens. Die Auswirkungen auf den Konzernabschluss waren nicht wesentlich.

Daimler hat in 2015 Verluste im Zusammenhang mit at-equity bewerteten Unternehmen von 47 (2014: 60) Mio. € nicht berücksichtigt, weil Daimler keine Verpflichtung zum Ausgleich dieser Verluste hat. Die unberücksichtigten Verluste belaufen sich insgesamt auf 107 (2014: 60) Mio. €.

Tabelle ↗ E.34 zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in Anmerkung 3 und 36 enthalten.

E.34

Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2015	2014	**2015**	2014
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	**6**	–	**-84**	-85
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	**–**	–	**–**	–
Sonstiges Ergebnis	**-7**	7	**–**	1
Gesamtergebnis	**-1**	7	**-84**	-84

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle ↗ **E.35**.

Forderungstypen
Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von Daimler bezogen haben.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, 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).

Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Unter den Finanzierungsleasing-Verträgen wurden zum 31. Dezember 2015 auch Vermögenswerte von 238 (31. Dezember 2014: 365) Mio. € aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten ausgewiesen, die nicht das Fahrzeuggeschäft betreffen (Leveraged Leases).

Die Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen können Tabelle ↗ **E.36** entnommen werden.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

E.35

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	**13.561**	**23.900**	**37.461**	10.307	22.852	33.159
Absatzfinanzierung mit Händlern	**15.944**	**2.588**	**18.532**	11.786	2.203	13.989
Finanzierungsleasing-Verträge	**6.166**	**12.371**	**18.537**	5.084	10.368	15.452
Buchwert (brutto)	**35.671**	**38.859**	**74.530**	27.177	35.423	62.600
Wertberichtigungen	**-516**	**-500**	**-1.016**	-408	-513	-921
Buchwert (netto)	**35.155**	**38.359**	**73.514**	26.769	34.910	61.679

E.36

Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	31. Dezember 2015				31. Dezember 2014			
	< 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	**6.315**	**11.308**	**407**	**18.030**	5.145	9.104	571	14.820
Nicht garantierte Restbuchwerte	**501**	**1.954**	**12**	**2.467**	483	1.744	46	2.273
Bruttoinvestition	**6.816**	**13.262**	**419**	**20.497**	5.628	10.848	617	17.093
Nicht realisierter Finanzertrag	**-650**	**-1.216**	**-94**	**-1.960**	-544	-995	-102	-1.641
Buchwert (brutto)	**6.166**	**12.046**	**325**	**18.537**	5.084	9.853	515	15.452
Wertberichtigungen	**-176**	**-201**	**-2**	**-379**	-159	-208	-5	-372
Buchwert (netto)	**5.990**	**11.845**	**323**	**18.158**	4.925	9.645	510	15.080

Wertberichtigungen
Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen ist in Tabelle ↗ **E.37** dargestellt.

Im Jahr 2015 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen 502 (2014: 433) Mio. €.

Kreditrisiken
Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle ↗ **E.38** enthalten.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 32 enthalten.

Zum 31. Dezember 2015 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 4.048 (2014: 3.068) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

E.37

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	2015	2014
Stand zum 1. Januar	**921**	871
Zuführungen	**500**	421
Inanspruchnahmen	**-212**	-208
Auflösungen	**-152**	-166
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	**-41**	3
Stand zum 31. Dezember	**1.016**	921

E.38

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	31. Dezember 2015	2014
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	**69.746**	58.142
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtigt sind		
weniger als 30 Tage	**1.534**	1.517
30 bis 59 Tage	**287**	330
60 bis 89 Tage	**71**	75
90 bis 119 Tage	**41**	42
120 Tage oder mehr	**95**	116
Gesamt	**2.028**	2.080
Einzelwertberichtigte Forderungen	**1.740**	1.457
Buchwert (netto)	**73.514**	61.679

Im Rahmen der weiteren Konzentration auf das Fahrzeuggeschäft hat Daimler Financial Services im Jahr 2015 nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte veräußert, die Gegenstand eines Finanzierungsleasing-Vertrags waren. Hieraus resultierte ein Zahlungsmittelzufluss von 73 (2014: 69) Mio. €. Auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und das EBIT des Segments Daimler Financial Services ergaben sich in 2015 keine wesentlichen Auswirkungen (2014: 45 Mio. €).

15. Verzinsliche Wertpapiere

Bei den verzinslichen Wertpapieren mit einem Buchwert von 8.273 (2014: 6.634) Mio. €, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Fremdkapitalanteile, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind. Soweit durch börsennotierte Wertpapiere ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Zum 31. Dezember 2015 war ein Pool von Wertpapieren mit einem Buchwert von 4 (2014: 204) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt, die sich ausschließlich auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beziehen.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren erfolgen in Anmerkung 31.

16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle ↗ **E.39** dargestellt zusammen.

Im Berichtsjahr wurden zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile mit einem Buchwert von 3 (2014: 1) Mio. € veräußert. Der dabei realisierte Gewinn belief sich auf 17 (2014: 5) Mio. €. Für die zum 31. Dezember 2015 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 2015 waren Forderungen mit einem Buchwert von 633 (2014: 302) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 31.

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle ↗ **E.40** 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 ↗ E.41 entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2015 auf 501 (2014: 391) Mio. €. Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betrugen zum 31. Dezember 2015 930 (2014: 977) 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 zum 31. Dezember 2015 in den Vorräten enthaltene Bestand an Geschäftsfahrzeugen der Daimler AG von 718 (2014: 609) Mio. € sicherungsübereignet.

Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2015 Vorräte mit einem Buchwert von 235 (2014: 262) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2015 von 103 (2014: 91) Mio. € enthalten. Diese Vermögenswerte werden im Rahmen des normalen Geschäftszyklus verwertet.

E.39

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	–	3.049	3.049	–	2.269	2.269
davon Eigenkapitalanteile erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	–	2.303	2.303	–	1.647	1.647
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	–	746	746	–	622	622
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	397	966	1.363	574	722	1.296
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	164	39	203	42	55	97
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.985	854	2.839	1.737	588	2.325
	2.546	4.908	7.454	2.353	3.634	5.987

E.40

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	670	26	696	517	40	557
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.421	52	2.473	2.190	22	2.212
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	–	68	68	–	81	81
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	192	157	349	175	146	321
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	442	87	529	294	130	424
Übrige	546	264	810	422	136	558
	4.271	654	4.925	3.598	555	4.153

E.41

Vorräte

	31. Dezember	
	2015	2014
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.643	2.409
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.371	2.936
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	17.609	15.412
Geleistete Anzahlungen	137	107
	23.760	20.864

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle ↗ **E.42** entnommen werden.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2015 67 (2014: 78) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Wertberichtigungen
Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle ↗ **E.43** enthalten.

Im Jahr 2015 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 109 (2014: 130) Mio. €.

E.42

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember	
	2015	2014
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	**9.446**	9.046
Wertberichtigungen	**-392**	-412
Buchwert (netto)	**9.054**	8.634

E.43

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	2015	2014
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	**412**	397
Nettozuführungen	**66**	73
Inanspruchnahmen	**-80**	-66
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	**-6**	8
Stand zum 31. Dezember	**392**	412

E.44

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember	
	2015	2014
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	**5.554**	5.270
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtigt sind		
weniger als 30 Tage	**1.096**	969
30 bis 59 Tage	**113**	151
60 bis 89 Tage	**53**	42
90 bis 119 Tage	**25**	18
120 Tage oder mehr	**80**	78
Gesamt	**1.367**	1.258
Einzelwertberichtigte Forderungen	**2.133**	2.106
Buchwert (netto)	**9.054**	8.634

Kreditrisiken
Die Tabelle ↗ **E.44** enthält Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 32 enthalten.

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals ↗ **E.05**.

Gezeichnetes Kapital
Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) 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 €.

Seit dem 1. Januar 2014 ergaben sich keine wesentlichen Veränderungen der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien. Der Stand beträgt am 31. Dezember 2015 unverändert zum 31. Dezember 2014 1.070 Mio. Stück.

Genehmigtes Kapital
Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 9. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 8. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2014). Die neuen Aktien sind grundsätzlich den Aktionären zum Bezug (auch im Wege des mittelbaren Bezugs gemäß § 186 Abs. 5 Satz 1 AktG) anzubieten. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Vom Genehmigten Kapital 2014, das an die Stelle des bis zum 7. April 2014 befristeten und nicht genutzten Genehmigten Kapitals 2009 getreten ist, wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital
Die von der Hauptversammlung am 14. April 2010 erteilte und bis zum 13. April 2015 befristete Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, von der die Gesellschaft keinen Gebrauch gemacht hatte, wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 durch eine neue Ermächtigung ersetzt. Danach ist der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. 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 gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

Von dieser neuen Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015). Das Bedingte Kapital 2010 wurde aufgehoben.

Stock-Option-Plan
Der im Jahr 2004 aufgelegte Stock-Option-Plan ist zum 31. März 2014 ausgelaufen. Von den zum 1. Januar 2014 bestehenden 0,2 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 0,6 Mio. € aus diesem Plan sind im Jahr 2014 0,1 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 0,2 Mio. € ausgeübt worden. Die bis 31. März 2014 verbliebenen nicht ausgeübten Rechte sind zu diesem Stichtag verfallen.

Eigene Aktien
Die von der Hauptversammlung vom 14. April 2010 beschlossene, bis zum 13. April 2015 befristete Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien einschließlich der Ermächtigung zum Einsatz von Derivaten im Rahmen des Erwerbs eigener Aktien, wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 aufgehoben und durch eine neue Ermächtigung ersetzt. Danach ist die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 31. März 2020 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Wie zum 31. Dezember 2014 befinden sich auch zum 31. Dezember 2015 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Belegschaftsaktienprogramme
Im Jahr 2015 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,3 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 27 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 0,9 Mio. € bzw. 0,03 % erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2014: 0,4 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 26 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,1 Mio. € bzw. 0,04 %).

Kapitalrücklagen
Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen
Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

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 2015 der Daimler AG 3.477 Mio. € (3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2014: 2.621 Mio. € bzw. 2,45 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

Übrige Rücklagen
In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten, derivativen Finanzinstrumenten sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle ↗ **E.02** dargestellt.

Im sonstigen Ergebnis des Jahres 2015 sind in der Zeile Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen Verluste aus der Währungsumrechnung vor Steuern und nach Steuern von 3 Mio. € enthalten (nur Anteil der auf Aktionäre der Daimler AG entfallenden Werte). Im Jahr 2014 beinhaltet die Zeile Gewinne aus der Währungsumrechnung vor Steuern und nach Steuern von 11 Mio. € (nur Anteil der auf Aktionäre der Daimler AG entfallenden Werte).

E.45
Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung 31. Dezember	
	2015	2014	**2015**	2014
in Millionen €				
PPSP	**-177**	-173	**409**	363
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	**-9**	-6	**15**	12
	-186	-179	**424**	375

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2015 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2012 bis 2015. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie 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 2011 wurde planmäßig im ersten Quartal 2015 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden 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.

Im Jahr 2014 gab es noch bestehende Rechte aus dem Stock-Option-Plan (SOP) 2004. Die im Jahr 2004 gewährten Stock Options wurden als aktienorientierte Vergütungsformen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Planauflage angesetzt. Die nicht ausgeübten Rechte des Stock-Option-Plans 2004 sind zum 31. März 2014 verfallen. 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 konnte, wurden mit dem inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet. Die Rechte sind bereits im Jahr 2013 vollständig ausgeübt worden.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Daimler AG ergeben, können Tabelle ↗ **E.45** entnommen werden.

Tabelle ↗ **E.46** zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in Tabelle ↗ **E.46** stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Jahr 2015 sind im Vergütungsbericht dargestellt.
Lagebericht ab Seite 122

Performance-Phantom-Share-Pläne

Im Jahr 2015 hat der Konzern, ebenso wie in den Jahren 2005 bis 2014, 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. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen 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. Bei den in den Jahren ab 2012 gewährten Plänen ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet, die nach dem 1. Januar 2014 ausbezahlt werden bzw. bereits wurden.

Die Ermittlung der Zielerreichung bei den bestehenden PPSP-Plänen 2012–2013 basiert auf dem Return on Net Assets, abgeleitet aus den internen Zielgrößen, und dem Return on Sales (RoS) im Vergleich zu Benchmarks, der sich an Wettbewerbern orientiert.

Bei den in den Jahren 2014 und 2015 begebenen PPSP-Plänen basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienpreisindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler misst, und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, der sich an Wettbewerbern orientiert. Für die Vorstandsmitglieder gelten hier besondere Regelungen: bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS von Daimler erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Für den PPSP-Plan 2015 wurde außerdem eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter RoS für die Vorstandsmitglieder festgelegt. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Performance-Zeitraums der tatsächliche RoS für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in der Konzernbilanz 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 den wesentlichen Teil des beizulegenden Zeitwerts 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.

E.46

Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands

	Dr. Dieter Zetsche		Dr. Wolfgang Bernhard		Dr. Christine Hohmann-Dennhardt[1]	
	2015	2014	**2015**	2014	**2015**	2014
in Millionen €						
PPSP	**-6,0**	-6,1	**-2,4**	-2,5	**-2,4**	-2,3
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	**-2,3**	-1,8	**-0,9**	-0,7	**-0,9**	-0,7

	Ola Källenius[2]		Wilfried Porth		Andreas Renschler[3]	
	2015	2014	**2015**	2014	**2015**	2014
in Millionen €						
PPSP	**-0,6**	–	**-2,4**	-2,5	**–**	-0,2
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	**-0,9**	–	**-0,9**	-0,7	**–**	-0,1

	Hubertus Troska		Bodo Uebber		Prof. Dr. Thomas Weber	
	2015	2014	**2015**	2014	**2015**	2014
in Millionen €						
PPSP	**-1,9**	-1,6	**-2,9**	-2,9	**-2,5**	-2,6
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	**-0,9**	-0,7	**-1,1**	-0,8	**-0,9**	-0,7

1 Bestellung zum Vorstand endet am 31. Dezember 2015.
2 In den Vorstand zum 1. Januar 2015 berufen.
3 Aus dem Vorstand am 28. Januar 2014 ausgeschieden. Werte sind entsprechend anteilig einbezogen für 2014.

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 konnten zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je Daimler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20 % ausgeübt werden. Die Optionen waren je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen sind zehn Jahre nach Gewährung verfallen. Lag der Börsenkurs der Daimler-Aktie bei Ausübung mindestens 20 % über dem Referenzpreis, erhielt der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20 %igen Aufschlags. Aus diesen Plänen wurden letztmalig 2004 neue Stock Options gewährt. Der letzte SOP-Plan 2004 ist zum 31. März 2014 ausgelaufen. Die bis dahin nicht ausgeübten Rechte sind verfallen.

Tabelle ↗ **E.47** zeigt die Entwicklung der ausgegebenen Stock Options.

Der gewichtete durchschnittliche Kurs der Daimler-Aktie bei Ausübung lag im Jahr 2014 bei 66,40 €.

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle ↗ **E.48** dargestellt.

Im Daimler-Konzern bestehen landesspezifisch sowohl leistungsbasierte Pensionszusagen sowie, in geringem Umfang, Beitragszusagen. Darüber hinaus werden im Ausland Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen gewährt.

Leistungsbasierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsbasierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter des Daimler-Konzerns sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsbasierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsbasierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Nachfolgend werden die wesentlichen in- und ausländischen Pensionspläne des Konzerns beschrieben.

E.47

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options

	2015		2014	
	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	–	–	0,2	43,57
Ausgeübt	–	–	-0,1	43,57
Abgänge/Verfallen	–	–	-0,1	43,57
Noch bestehend am Jahresende	–	–	–	–
Ausübbar am Jahresende	–	–	–	–

Inländische Pensionspläne
In Deutschland haben die Mitarbeiter vor allem leistungsbasierte Pensionszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf individuellen Versorgungskonten, für die das Unternehmen jährlich einen Beitrag bereitstellt. Die Höhe der Beiträge ist bei den Tarifmitarbeitern abhängig von der tariflichen Einstufung im jeweiligen Jahr und bei den leitenden Führungskräften vom jeweiligen Einkommen. Für die vor dem Jahr 2011 erteilten Zusagen werden die Beiträge über feste Faktoren, die vom Alter des Mitarbeiters abhängen, in Kapitalbausteine umgerechnet und dem individuellen Versorgungskonto gutgeschrieben. Die Faktoren zur Umrechnung beinhalten eine feste Wertsteigerung. Für Neueinstellungen wurden im Jahr 2011 die Versorgungszusagen neu ausgestaltet, um die mit den leistungsbasierten Plänen verbundenen Risiken zu reduzieren. Dabei erfolgt für die Neueintritte eine Wertsteigerung der Beiträge durch Anlage in Fonds in einem speziellen Lebenszyklusmodell. Das Unternehmen garantiert dabei mindestens die eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungszusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Vermögen in langfristig ausgelagerten Fonds gedeckt. Zwischen der Daimler AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Daimler Pension Trust e.V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Daimler Pension Trust e.V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder.

In Deutschland bestehen keinerlei gesetzliche oder regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen.

Ausländische Pensionspläne
Wesentliche Pläne bestehen vor allem in den USA und Japan. Dabei handelt es sich sowohl um endgehaltsbasierte Pläne als auch um Pläne, die auf gehaltsabhängigen Bausteinen basieren. Die ausländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Vermögen in langfristig ausgelagerten Fonds gedeckt.

Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen
Die allgemeinen Anforderungen an Altersversorgungsmodelle sind in der konzernweit gültigen »Pension Policy« festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen, für das jeweilige Konzernunternehmen plan- und erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen als auch das Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen resultieren im Daimler-Konzern insbesondere aus der Änderung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos trägt zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Der Konzern führt den Planvermögen regelmäßig zusätzliches Vermögen zu, um die künftigen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen zu decken. Darüber hinaus wurden in den Jahren 2015 und 2014 zur nachhaltigen Stärkung der inländischen Planvermögen außerordentliche Dotierungen von 1,0 Mrd. € und 2,5 Mrd. € geleistet. Im Jahr 2015 wurde auch in die US-amerikanischen Planvermögen eine außerordentliche Dotierung von 0,2 Mrd. € eingezahlt.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leistungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

E.48

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2015	2014
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	**7.534**	11.619
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	**1.129**	1.187
	8.663	12.806

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbasierten Verpflichtungen
Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle ↗ **E.49** dargestellt.

Zusammensetzung des Planvermögens
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 ↗ **E.50** ersichtlich.

E.49

Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar	**30.127**	**26.496**	**3.631**	23.230	20.310	2.920
Laufender Dienstzeitaufwand	**716**	**602**	**114**	527	437	90
Zinsaufwand	**661**	**509**	**152**	822	679	143
Beiträge der Teilnehmer des Plans	**69**	**65**	**4**	57	55	2
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	**-464**	**-435**	**-29**	168	99	69
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	**-2.762**	**-2.614**	**-148**	5.867	5.629	238
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	**-94**	**-99**	**5**	-32	-41	9
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	**-3.320**	**-3.148**	**-172**	6.003	5.687	316
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	**-15**	**21**	**-36**	22	19	3
Geleistete Pensionszahlungen	**-894**	**-733**	**-161**	-841	-697	-144
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	**296**	**-9**	**305**	307	6	301
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	**27.640**	**23.803**	**3.837**	30.127	26.496	3.631
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	**18.581**	**15.973**	**2.608**	14.668	12.588	2.080
Verzinsung der Planvermögen	**419**	**308**	**111**	533	429	104
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	**-101**	**–**	**-101**	761	571	190
Tatsächliche Erträge der Planvermögen	**318**	**308**	**10**	1.294	1.000	294
Beiträge des Arbeitgebers	**1.900**	**1.640**	**260**	3.111	2.975	136
Beiträge der Teilnehmer des Plans	**70**	**65**	**5**	57	53	4
Planabgeltungen	**-12**	**–**	**-12**	–	–	–
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	**-829**	**-688**	**-141**	-773	-650	-123
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	**198**	**8**	**190**	224	7	217
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	**20.226**	**17.306**	**2.920**	18.581	15.973	2.608
Finanzierungsstatus	**-7.414**	**-6.497**	**-917**	-11.546	-10.523	-1.023
davon in: Übrige Vermögenswerte	**120**	**–**	**120**	73	–	73
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	**-7.534**	**-6.497**	**-1.037**	-11.619	-10.523	-1.096

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment Komitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Für einzelne Pensionspläne werden dezidierte Liability-Driven-Investment-Ansätze verfolgt, sodass sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen orientiert.

E.50

Zusammensetzung des Planvermögens

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Energie, Rohstoffe und Versorgungsbetriebe	**896**	**799**	**97**	832	718	114
Finanzwesen	**1.466**	**1.269**	**197**	1.097	925	172
Gesundheitswesen	**641**	**544**	**97**	461	367	94
Industrie	**658**	**578**	**80**	503	416	87
Konsumgüter	**1.440**	**1.220**	**220**	955	788	167
Informationstechnologie und Telekommunikationsdienste	**1.229**	**1.071**	**158**	778	650	128
Andere	**50**	**–**	**50**	64	–	64
Eigenkapitalinstrumente	**6.380**	**5.481**	**899**	4.690	3.864	826
Staatsanleihen in EUR	**2.353**	**2.340**	**13**	3.854	3.853	1
Staatsanleihen in USD	**1.951**	**1.479**	**472**	969	555	414
Staatsanleihen in anderen Währungen	**458**	**–**	**458**	443	–	443
Staatsanleihen	**4.762**	**3.819**	**943**	5.266	4.408	858
Unternehmensanleihen in EUR	**2.603**	**2.594**	**9**	2.247	2.241	6
Unternehmensanleihen in USD	**3.161**	**2.637**	**524**	1.925	1.521	404
Unternehmensanleihen in anderen Währungen	**205**	**21**	**184**	200	44	156
Unternehmensanleihen	**5.969**	**5.252**	**717**	4.372	3.806	566
Forderungsbesicherte Anleihen	**64**	**4**	**60**	54	5	49
Anleihen	**10.795**	**9.075**	**1.720**	9.692	8.219	1.473
Sonstige börsennotierte Anlagen[1]	**2**	**1**	**1**	-4	-5	1
Zwischensumme börsennotierte Anlagen	**17.177**	**14.557**	**2.620**	14.378	12.078	2.300
Alternative Investments[2]	**616**	**507**	**109**	674	567	108
Immobilien	**493**	**395**	**98**	514	410	104
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen[1]	**255**	**219**	**36**	-124	-154	30
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**1.685**	**1.628**	**57**	3.138	3.072	66
Zwischensumme nicht börsennotierte Anlagen	**3.049**	**2.749**	**300**	4.203	3.895	308
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	**20.226**	**17.306**	**2.920**	18.581	15.973	2.608
davon Marktwert eigene übertragbare Finanzinstrumente	**–**	**–**	**–**	7	7	–
davon Marktwert selbst genutztes Planvermögen	**73**	**73**	**–**	88	88	–

1 Hierin enthalten sind derivative Finanzinstrumente, die zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert haben können.
2 Alternative Investments umfassen im Wesentlichen Private Equity.

Pensionsaufwendungen
Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Nettopensionsaufwendungen kann Tabelle ↗ **E.51** entnommen werden.

Tabelle ↗ **E.52** zeigt, in welchen Posten die Pensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten sind.

Bewertungsprämissen
Der Stichtag für die Bewertung der leistungsbasierten 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 Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden.

Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Richttafeln 2005 G von K. Heubeck. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle ↗ **E.53** enthält die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen verwendeten wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren.

Die Abzinsungsfaktoren für die inländischen und ausländischen Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt.

Sensitivitätsanalyse
Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung die in Tabelle ↗ **E.54** dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d. h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungsbasierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme
Für das Jahr 2016 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen von 0,6 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2016 voraussichtlich 0,9 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen kann Tabelle ↗ **E.55** entnommen werden.

E.51
Pensionsaufwendungen

	2015			2014		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	**-716**	**-602**	**-114**	-527	-437	-90
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	**3**	**-21**	**24**	-22	-19	-3
Nettozinsaufwand	**-245**	**-201**	**-44**	-292	-250	-42
Nettozinsertrag	**3**	**–**	**3**	3	–	3
	-955	**-824**	**-131**	-838	-706	-132

E.52

Pensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	2015	2014
Umsatzkosten	-402	-318
Vertriebskosten	-121	-106
Allgemeine Verwaltungskosten	-68	-51
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-101	-74
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-21	–
Zinserträge	3	3
Zinsaufwendungen	-245	-292
	-955	-838

E.53

Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	Inländische Pensionspläne 31. Dezember		Ausländische Pensionspläne 31. Dezember	
in %	2015	2014	2015	2014
Abzinsungsfaktoren	2,6	1,9	4,1	3,9
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen[1]	1,7	1,8	–	–

1 Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

E.54

Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtung

		31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
in Millionen €		Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	+ 0,25 %	-1.032	-889	-143	-1.210	-1.080	-130
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	- 0,25 %	1.025	903	122	1.270	1.140	130
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	+ 0,10 %	77	65	12	120	110	10
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	- 0,10 %	-115	-104	-11	-130	-120	-10
Sensitivität für Lebenserwartung	+ 1 Jahr	375	354	21	520	480	40
Sensitivität für Lebenserwartung	- 1 Jahr	-412	-359	-53	-540	-500	-40

E.55

Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen

in Jahren	2015	2014
Inländische Pensionspläne	16	17
Ausländische Pensionspläne	16	16

Beitragszusagen
Im Rahmen der Beitragszusagen 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 2015 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,5 (2014: 1,4) Mrd. €; davon entfielen 1,4 (2014: 1,3) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

E.56

Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

in Millionen €	2015	2014
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung	1.129	1.193
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen und der Erstattungsansprüche	68	87
Finanzierungsstatus	-1.061	-1.106
Nettoaufwand für Gesundheitsfürsorgeleistungen	-21	-51

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber
Daimler ist an einigen gemeinschaftlich gegründeten leistungsbasierten Pensionsplänen beteiligt, die von mehr als einem Arbeitgeber unterhalten werden. Da die für eine Bilanzierung als leistungsbasierte Pensionspläne erforderlichen Informationen weder zeitgerecht noch in ausreichender Detaillierung zur Verfügung stehen, werden einige dieser Pläne im Konzernabschluss als Beitragszusagen 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. Der Austritt aus einem Plan kann dazu führen, dass das beteiligte Konzernunternehmen eine potenzielle künftige, auf seinen Anteil am Plan entfallende Unterdeckung auszugleichen hat. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass Daimler für die Verpflichtungen anderer Teilnehmer dieser Pläne haftbar ist. Gegenüber der Vorjahreseinschätzung hat sich zwar das Ausmaß des Risikos erhöht, das Risiko einer Inanspruchnahme des Konzerns wird zum 31. Dezember 2015 jedoch weiterhin als sehr gering eingestuft. Ein Austritt aus einem dieser Pläne ist nicht beabsichtigt.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsbasierte Pläne zu bilanzieren sind. Diese Zusagen sind zu einem geringen Teil durch Erstattungsansprüche und Planvermögen gedeckt. Tabelle ↗ E.56 enthält Informationen zu den wesentlichen Eckdaten.

Wesentliche Risiken im Zusammenhang mit Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen bestehen aus steigenden Gesundheitsfürsorgekosten sowie einer geringeren Beteiligung der öffentlichen Hand an diesen Kosten. Darüber hinaus sind diese Pläne den für leistungsbasierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

Im Mai 2014 wurde im Rahmen von Tarifverhandlungen zwischen Daimler Trucks North America LLC und der US-amerikanischen Gewerkschaft »United Auto Workers« (UAW) die Abgeltung eines Gesundheitsfürsorgeplans vereinbart. Infolge dieser Vereinbarung wurde die Verpflichtung gegenüber den Anwärtern im vierten Quartal 2014 abgegolten. Der Zahlungsmittelabfluss hieraus betrug rund 0,3 Mrd. €. Die Übertragung der Verpflichtung gegenüber den Rentnern war von der Zustimmung der US-amerikanischen Gerichte abhängig. Diese Zustimmung erfolgte im Dezember 2014 und wurde mit Ablauf der Einspruchsfrist Ende Januar 2015 rechtskräftig. Der Zahlungsmittelabfluss hieraus (rund 0,1 Mrd. €) ist im ersten Quartal 2015 erfolgt. Auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und das EBIT von Daimler Trucks ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen.

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle ↗ E.57 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 zum Jahr 2018 erwartet.

Personal- und Sozialbereich
Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2026 erwartet.

Übrige
In den Rückstellungen für übrige Risiken werden unter anderem erwartete Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Umsatzerlöse, wie z. B. noch zu gewährende Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe ausgewiesen. Darüber hinaus enthalten diese Rückstellungen erwartete Aufwendungen für Haftungs- und Prozessrisiken, Rückstellungen für Optimierungsprogramme, Verpflichtungen aus 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 Anmerkungen 5 und 29 entnommen werden.

E.57
Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	Produkt-garantien	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
Stand zum 31. Dezember 2014	4.988	3.941	5.050	13.979
davon kurzfristig	2.423	1.806	3.038	7.267
davon langfristig	2.565	2.135	2.012	6.712
Zuführungen	**3.267**	**2.334**	**3.193**	**8.794**
Inanspruchnahmen	**-2.448**	**-1.769**	**-1.975**	**-6.192**
Auflösungen	**-261**	**-71**	**-518**	**-850**
Aufzinsungen und Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	**23**	**-22**	**19**	**20**
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	**92**	**-49**	**36**	**79**
Stand zum 31. Dezember 2015	**5.661**	**4.364**	**5.805**	**15.830**
davon kurzfristig	**2.589**	**2.189**	**4.932**	**9.710**
davon langfristig	**3.072**	**2.175**	**873**	**6.120**

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle ↗ **E.58** entnommen werden.

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 2015 betrugen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 411 (2014: 436) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten ist in Tabelle ↗ **E.59** dargestellt.

E.58

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	**10.238**	**41.173**	**51.411**	9.914	33.262	43.176
Geldmarktpapiere	**2.961**	**–**	**2.961**	2.269	8	2.277
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**15.226**	**12.085**	**27.311**	11.101	11.792	22.893
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	**8.012**	**2.520**	**10.532**	8.350	2.503	10.853
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	**3.990**	**3.388**	**7.378**	4.114	1.875	5.989
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	**43**	**220**	**263**	40	245	285
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	**841**	**445**	**1.286**	502	714	1.216
	41.311	**59.831**	**101.142**	36.290	50.399	86.689

E.59

Überleitung der Mindestleasingzahlungen auf die Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen

	Mindestleasingzahlungen		In den Mindestleasingzahlungen enthaltene Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	
	2015	31. Dezember 2014	**2015**	31. Dezember 2014	**2015**	31. Dezember 2014
in Millionen €						
Fälligkeit						
innerhalb eines Jahres	**56**	56	**13**	16	**43**	40
zwischen einem und fünf Jahren	**155**	149	**70**	56	**85**	93
nach mehr als fünf Jahren	**200**	231	**65**	79	**135**	152
	411	436	**148**	151	**263**	285

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle ↗ **E.60** 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 31.

26. Rechnungsabgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des Rechnungsabgrenzungspostens kann Tabelle ↗ **E.61** entnommen werden.

27. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle ↗ **E.62** entnommen werden.

E.60

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**2.203**	**917**	**3.120**	1.409	908	2.317
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	**150**	**113**	**263**	228	131	359
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	**960**	**1.144**	**2.104**	888	1.024	1.912
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	**971**	**28**	**999**	885	27	912
Zinsabgrenzungen	**795**	**–**	**795**	800	–	800
Erhaltene Kautionen	**422**	**555**	**977**	400	392	792
Übrige	**3.983**	**119**	**4.102**	3.452	162	3.614
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	**7.131**	**1.846**	**8.977**	6.425	1.605	8.030
	9.484	**2.876**	**12.360**	8.062	2.644	10.706

E.61

Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von Umsätzen aus mehrjährigen Service- und Wartungsverträgen	**1.336**	**2.983**	**4.319**	1.216	1.935	3.151
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	**446**	**928**	**1.374**	370	866	1.236
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	**799**	**662**	**1.461**	581	466	1.047
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	**307**	**278**	**585**	246	314	560
	2.888	**4.851**	**7.739**	2.413	3.581	5.994

E.62

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	**202**	**8**	**210**	151	11	162
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	**1.800**	**21**	**1.821**	1.552	1	1.553
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	**361**	**1**	**362**	304	2	306
	2.363	**30**	**2.393**	2.007	14	2.021

28. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung
Zum 31. Dezember 2015 beinhaltete der Zahlungsmittelfonds verfügungsbeschränkte Finanzmittel von 183 (2014: 112) Mio. €. Die verfügungsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

E.63

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

in Millionen €	2015	2014
Rückstellungen	564	-838
Finanzinstrumente	-82	289
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	1.715	1.581
	2.197	1.032

E.64

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

in Millionen €	2015	2014
Gezahlte Zinsen	-311	-445
Erhaltene Zinsen	152	136
Erhaltene Dividenden	135	171

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit
Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle ↗ **E.63** dargestellt.

Der Anstieg der Rückstellungen im Geschäftsjahr betraf die Garantierückstellungen, bei denen sich insbesondere der Rückruf im Zusammenhang mit Takata Airbags auswirkte. Zudem gab es einen Anstieg bei den Rückstellungen für Händlerboni sowie für Personalverpflichtungen. Gegenläufig wirkte der Rückgang der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen aufgrund einer außerordentlichen Dotierung insbesondere der deutschen Pensionsvermögen. Der Rückgang der Rückstellungen im Vorjahr war durch eine außerordentliche Dotierung der deutschen Pensionsvermögen geprägt und betraf die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Darüber hinaus ergaben sich aus der Zuführung der Rückstellung für Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern und dem Anstieg der Rückstellung für Personalverpflichtungen gegenläufige Effekte.

Die Veränderung der Finanzinstrumente im Vergleich zum Vorjahr resultierte überwiegend aus Bewertungseffekten im Geschäftsjahr 2014. Die Effekte betrafen im Wesentlichen das Kurssicherungsinstrument im Rahmen des Verkaufs von Anteilsbesitz an Tesla Motors, Inc. sowie die Put-Option im Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf von Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH.

Tabelle ↗ **E.64** 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 umfassten im Geschäftsjahr insbesondere den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Im Vorjahr enthielt der Überleitungsposten im Wesentlichen die Neubewertung der Tesla-Aktien (siehe Anmerkung 13).

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 enthielt Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finance Lease von 48 (2014: 46) Mio. €.

29. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen 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, wettbewerbsrechtliche Verfahren und Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- 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. Bei Kartellverstößen kann die Europäische Kommission abhängig von der Schwere des Verstoßes erhebliche Bußgelder verhängen. Im November 2014 hat die EU-Kommission der Daimler AG sog. Beschwerdepunkte zugestellt, die aus Sicht der EU-Kommission die relevanten Sachverhalte näher erläutern und kartellrechtlich bewerten. Resultierend aus den Erkenntnissen aus der Einsicht in wesentliche Unterlagen bei der EU-Kommission hat die Daimler AG im Dezember 2014 entschieden, die Rückstellungen um 600 Mio. € zu erhöhen. Daimler nimmt das Verfahren der Kommission sehr ernst. Das Unternehmen kooperiert mit den Behörden, wird aber zugleich im weiteren Verfahren unter Darlegung der Rechtsauffassung des Unternehmens seine Rechte wahrnehmen und prüft alle verfahrensrechtlichen Optionen. Weitergehende Angaben zu diesem kartellrechtlichen Verfahren und des damit für das Unternehmen verbundenen Risikos, insbesondere den in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen.

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 von 3,33 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5 % pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 29. September 2014 beziffert auf 2 Mrd. €),
- Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 von rund 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5 % pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 29. September 2014 beziffert auf 225 Mio. €) und
- Refinanzierungskosten von 196 Mio. €.

Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstrafenrelevante 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 30). 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. Nachdem der Vorsitzende des Schiedsgerichts Ende März 2012 aus persönlichen Gründen ausgeschieden war, hat das Verwaltungsgericht Berlin am 29. Oktober 2012 einen neuen Vorsitzenden bestellt. Es wurden weitere mündliche Verhandlungen im Mai und Oktober 2014 sowie im Juni 2015 durchgeführt. Weitergehende Angaben zu diesem Verfahren und des damit für das Unternehmen verbundenen Risikos, insbesondere der in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen. Daimler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und setzt sich gegen sie weiterhin entschlossen zur Wehr.

Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind jedoch zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und 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.

30. Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Finanzgarantien
Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantienehmer den entstandenen Verlust erstattet. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2015 auf 1.033 (2014: 786) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2015 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 117 (2014: 84) 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 31. Dezember 2015 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.

Eventualverbindlichkeiten
Tabelle ↗ E.65 zeigt die Schätzung der finanziellen Auswirkungen für die zu den Bilanzstichtagen bestehenden Eventualverbindlichkeiten.

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. Die im Zusammenhang mit diesen Rückkaufverpflichtungen gebildeten Rückstellungen betrugen zum 31. Dezember 2015 85 (2014: 58) Mio. €. In Abgrenzung hierzu sind Restwertgarantien, die im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährt wurden und aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden konnte, in der Konzernbilanz unter den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten berücksichtigt.

E.65
Zusammensetzung der Eventualverbindlichkeiten

	31. Dezember	
	2015	2014
in Millionen €		
Rückkaufverpflichtungen	**1.560**	1.208
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	**360**	383
	1.920	1.591

Die **sonstigen Eventualverbindlichkeiten** beinhalten Eventualverbindlichkeiten, die sonstige Garantien darstellen, sowie mögliche Belastungen aus Steuer- bzw. Zollrisiken. Zum 31. Dezember 2015 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus sonstigen Eventualverbindlichkeiten, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, 360 (2014: 383) Mio. €.

Im Jahr 2002 haben unser Tochterunternehmen 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 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 29.

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 100 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.
- *Kapitalintakthalteerklärung.* Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch weiteres Eigenkapital bei der Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote von mindestens 15 % (nach deutschem Handelsrecht) zu gewährleisten (sogenannte Kapitalintakthalteerklärung). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des bis zum 31. August 2018 verlängerten Betreibevertrags oder früher, falls der Betreibevertrag 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 (2015: 100 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 Anmerkung 23 entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kann Tabelle ↗ **E.66** entnommen werden.

Daimler hat im Jahr 2015 im Rahmen seiner Produktionsprogramme mit Lieferanten sowie infolge der weiteren Ausweitung der Geschäftstätigkeit zusätzliche mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten abgeschlossen. Darüber hinaus ging der Konzern weitere sonstige finanzielle Verpflichtungen im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen sowie im Zusammenhang mit Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen ein. Die vertraglichen Verpflichtungen für den Erwerb von Sachanlagen belaufen sich zum 31. Dezember 2015 auf 2,2 Mrd. €.

E.66

Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)

	31. Dezember	
	2015	2014
in Millionen €		
Verpflichtungen aus Einkaufskontrakten	**13.371**	9.769
Unkündbare Miet-, Pacht- und Leasingverträge	**2.156**	2.157
Unwiderrufliche Kreditzusagen	**1.931**	1.320
Übrige sonstige finanzielle Verpflichtungen	**1.518**	2.318
	18.976	15.564

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen; die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Jahr 2015 wurden Mietzahlungen von 491 (2014: 517) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte) sind in Tabelle ↗ **E.67** dargestellt.

Zudem hat Daimler zum 31. Dezember 2015 unwiderrufliche Kreditzusagen gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Eine Fälligkeitsübersicht der unwiderruflichen Kreditzusagen kann Tabelle ↗ **E.82** in Anmerkung 32 entnommen werden.

Die übrigen sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten im Wesentlichen finanzielle Verpflichtungen zu Zahlungen im Zusammenhang mit noch zu leistenden Einlagen auf das Eigenkapital von nicht konsolidierten Tochterunternehmen oder Beteiligungen sowie Verpflichtungen im Zusammenhang mit Kooperationsvereinbarungen. Im Vorjahr waren unter den übrigen sonstigen finanziellen Verpflichtungen Verpflichtungen aus Einkaufskontrakten von 1,2 Mrd. € ausgewiesen.

E.67

Zukünftige Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte)

	31. Dezember	
	2015	2014
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	**505**	416
zwischen einem und fünf Jahren	**1.111**	1.112
nach mehr als fünf Jahren	**540**	629
	2.156	2.157

31. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle ↗ **E.68** stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen 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 Prämissen 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 2015 bzw. 31. Dezember 2014 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
Aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

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 Nissan Motor Co., Ltd. (Nissan) und Renault SA (Renault).
- 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 bestimmbar 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 *derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. 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.
- 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 *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.

E.68

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2015		31. Dezember 2014	
in Millionen €	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**73.514**	**73.837**	61.679	62.057
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**9.054**	**9.054**	8.634	8.634
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**9.936**	**9.936**	9.667	9.667
Verzinsliche Wertpapiere				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	**8.273**	**8.273**	6.634	6.634
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	**3.049**	**3.049**	2.269	2.269
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**2.303**	**2.303**	1.647	1.647
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	**746**	**746**	622	622
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	**203**	**203**	97	97
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**1.363**	**1.363**	1.296	1.296
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	**2.839**	**2.839**	2.325	2.325
	108.231	**108.554**	92.601	92.979
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	**101.142**	**101.759**	86.689	88.043
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**10.548**	**10.548**	10.178	10.178
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	**263**	**263**	359	359
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**3.120**	**3.120**	2.317	2.317
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	**8.977**	**8.977**	8.030	8.030
	124.050	**124.667**	107.573	108.927

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 derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, wird auf die Ausführungen unter verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte verwiesen.

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.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Globalnettingvereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen dementsprechenden nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Falle künftiger Ereignisse wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

Die nachstehende Tabelle ↗ **E.69** legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß der bestehenden Globalnettingvereinbarungen.

Tabelle ↗ **E.70** zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

E.69

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Globalnettingvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2015			31. Dezember 2014		
in Millionen €	Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Globalnettingvereinbarungen	Nettobeträge	Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Globalnettingvereinbarungen	Nettobeträge
Übrige finanzielle Vermögenswerte[1]	**1.566**	**-1.045**	**521**	1.393	-670	723
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten[2]	**3.383**	**-1.045**	**2.338**	2.676	-670	2.006

1 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Globalnettingvereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 16).

2 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Globalnettingvereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 25).

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bemessungshierarchie Stufe 2 zugeordnet sind, wird auf die auf Nettobasis gesteuerten Portfolien abgestellt.

Die Entwicklung der finanziellen Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Stufe 3 zugeordnet sind, kann Tabelle ↗ E.71 entnommen werden.

Die zum 1. Januar 2014 der Stufe 3 zugeordneten und in Tabelle ↗ E.71 dargestellten finanziellen Vermögenswerte betrafen ausschließlich die Option des Konzerns, die gehaltenen Anteile an RRPSH der Rolls-Royce andienen zu können (siehe auch Anmerkung 13). Daimler hat die Anteile an RRPSH im Geschäftsjahr 2014 an Rolls-Royce übertragen. Die Option wurde im Jahr 2014 ausgeübt und ergebniswirksam ausgebucht.

E.70

Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

	31. Dezember 2015				31. Dezember 2014			
	Gesamt	Stufe 1[1]	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	**10.576**	**6.976**	**3.600**	**–**	8.281	6.158	2.123	–
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	**2.303**	**2.297**	**6**	**–**	1.647	1.642	5	–
davon verzinsliche Wertpapiere	**8.273**	**4.679**	**3.594**	**–**	6.634	4.516	2.118	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	**203**	**–**	**203**	**–**	97	–	97	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**1.363**	**–**	**1.363**	**–**	1.296	–	1.296	–
	12.142	**6.976**	**5.166**	**–**	9.674	6.158	3.516	–
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	**263**	**–**	**263**	**–**	359	–	359	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	**3.120**	**–**	**3.120**	**–**	2.317	–	2.317	–
	3.383	**–**	**3.383**	**–**	2.676	–	2.676	–

1 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden 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.

E.71

Entwicklung der in Stufe 3 zugeordneten erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte

	2015	2014
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	**–**	118
Im übrigen Finanzergebnis erfasste Verluste	**–**	-118
Stand zum 31. Dezember	**–**	–

Tabelle ↗ **E.72** zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IAS 39, sind in Tabelle ↗ **E.73** dargestellt.

E.72

Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

	31. Dezember 2015				31. Dezember 2014			
	Gesamt	Stufe 1[1]	Stufe 2[2]	Stufe 3[3]	Gesamt	Stufe 1[1]	Stufe 2[2]	Stufe 3[3]
in Millionen €								
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	**73.837**	**–**	**73.837**	**–**	62.057	–	62.057	–
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	**101.759**	**45.535**	**56.224**	**–**	88.043	39.525	48.518	–
davon Anleihen	**52.031**	**45.535**	**6.496**	**–**	44.367	39.525	4.842	–
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	**7.390**	**–**	**7.390**	**–**	5.996	–	5.996	–
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	**42.338**	**–**	**42.338**	**–**	37.680	–	37.680	–

1 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden 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.

Nettogewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle ↗ **E.74** entnommen werden.

Die Nettogewinne bzw. im Vorjahr Nettoverluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten insbesondere die Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Bewertung von Eigenkapitalanteilen sowie realisierte Erträge aus dem Abgang dieser Anteile.

Die Nettoverluste aus Krediten und Forderungen beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Nettogewinne aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

E.73

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien von IAS 39

	31. Dezember	
	2015	2014
in Millionen €		
Aktiva		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen[1]	**55.356**	46.599
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**9.054**	8.634
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	**2.839**	2.325
Kredite und Forderungen	**67.249**	57.558
Verzinsliche Wertpapiere	**8.273**	6.634
Übrige finanzielle Vermögenswerte	**3.049**	2.269
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	**11.322**	8.903
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte[2]	**203**	97
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**10.548**	10.178
Finanzierungsverbindlichkeiten[3]	**100.879**	86.404
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten[4]	**8.860**	7.946
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	**120.287**	104.528
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten[2]	**263**	359

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.

1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen zum 31. Dezember 2015 von 18.158 (2014: 15.080) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
2 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.
3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease zum 31. Dezember 2015 von 263 (2014: 285) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien zum 31. Dezember 2015 von 117 (2014: 84) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

E.74

Nettogewinne/-verluste

	2015	2014
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten[1]	**197**	-578
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	**130**	235
Kredite und Forderungen	**-313**	-210
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	**103**	124

1 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

E.75

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

in Millionen €	2015	2014
Gesamtzinserträge	3.791	3.089
Gesamtzinsaufwendungen	-1.799	-1.666

E.76

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten

in Millionen €	31. Dezember 2015	2014
Fair Value Hedges	498	535
Cash Flow Hedges	-2.255	-1.527
Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	–	-29

E.77

Nettogewinne/-verluste aus Fair Value Hedges

in Millionen €	2015	2014
Nettogewinne/-verluste aus Sicherungsinstrumenten	-69	553
Nettogewinne/-verluste aus Grundgeschäften	65	-552

E.78

Unrealisierte Gewinne/Verluste aus Cash Flow Hedges

in Millionen €	2015	2014
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-3.770	-2.433

E.79

Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste vor Steuern

in Millionen €	2015	2014
Umsatzerlöse	-2.755	340
Umsatzkosten	-99	-90
Zinserträge	–	–
Zinsaufwendungen	-3	-2
	-2.857	248

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 ↗ **E.75** 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
Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zinswährungsswaps, Zinsswaps, Optionen und Warentermingeschäfte eingesetzt.

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten
Tabelle ↗ **E.76** 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 ↗ **E.77** 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 ↗ **E.78**.

Die in der Periode aus dem Konzern-Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchten Gewinne/Verluste vor Steuern sind in Tabelle ↗ **E.79** dargestellt.

Im Konzernergebnis des Jahres 2015 sind Nettoaufwendungen (vor Steuern) von 9 (2014: 17) Mio. € enthalten, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil).

Die vorzeitige Beendigung von Cash Flow Hedges, aufgrund nicht realisierbarer zugeordneter Grundgeschäfte, führte im Jahr 2015 zu Aufwendungen von 21 (2014: 6) Mio. €.

Die Laufzeiten der Zinssicherungen bzw. Zinswährungssicherungen sowie Rohstoffpreissicherungen entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash Flow Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ↗ **E.80** ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Zum 31. Dezember 2015 hatte Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 51 (2014: 36) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe
Daimler sichert teilweise auch das Fremdwährungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente
Tabelle ↗ **E.80** 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 größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in Anmerkung 32 enthalten.

E.80

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente

			31. Dezember 2015	31. Dezember 2014
	Nominalwerte	Restlaufzeit ≤1 Jahr	Restlaufzeit >1 Jahr	Nominalwerte
in Millionen €				
Währungssicherung bilanzierter Forderungen/Verbindlichkeiten				
Devisentermingeschäfte	**7.073**	**7.073**	**–**	5.513
Zinswährungsswaps	**6.191**	**1.965**	**4.226**	5.803
davon Cash Flow Hedges	**2.560**	**850**	**1.710**	2.137
davon Fair Value Hedges	**505**	**377**	**128**	2.926
Währungssicherung zukünftiger Transaktionen				
Devisentermin- und -optionsgeschäfte	**51.490**	**28.078**	**23.412**	41.621
davon Cash Flow Hedges	**49.914**	**26.533**	**23.381**	39.873
Währungssicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe				
Währungsswaps	**–**	**–**	**–**	545
davon Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	**–**	**–**	**–**	545
Zinssicherung bilanzierter Forderungen/Verbindlichkeiten				
Zinsswaps	**39.322**	**5.318**	**34.004**	31.884
davon Cash Flow Hedges	**3.104**	**799**	**2.305**	1.647
davon Fair Value Hedges	**29.771**	**3.490**	**26.281**	27.384
Rohstoffpreissicherung zukünftiger Transaktionen				
Warentermingeschäfte	**1.388**	**605**	**783**	1.460
davon Cash Flow Hedges	**1.231**	**484**	**747**	1.305
Gesamtvolumina der derivativen Finanzinstrumente	**105.464**	**43.039**	**62.425**	86.826
davon Cash Flow Hedges	**56.809**	**28.666**	**28.143**	44.962
davon Fair Value Hedges	**30.276**	**3.867**	**26.409**	30.310

32. Management von Finanzrisiken

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 Rohstoffpreisrisiken. Aus den börsennotierten Beteiligungen (unter anderem Nissan, Renault, BAIC Motor und Kamaz) 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 Liquiditäts- und Länderrisiken, 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 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Daimler hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken 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.

E.81

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten und Kreditzusagen

in Millionen €	Siehe auch Anmerkung	Maximale Risikoposition **2015**	Maximale Risikoposition 2014
Liquide Mittel		**18.209**	16.301
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	**73.514**	61.679
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	**9.054**	8.634
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	**1.363**	1.296
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	**203**	97
Kreditzusagen	30	**1.931**	1.320
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	16	**2.839**	2.325

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. 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 31 enthalten. Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Planvermögen 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 Gesundheitsfürsorgeleistungen 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 ↗ **E.81** 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. In den vergangenen Jahren wurde die Limitmethodik kontinuierlich weiterentwickelt, um der im Zuge der Finanzkrise eingetretenen Bonitätsverschlechterung des Bankensektors zu begegnen. Zudem werden die liquiden Mittel zunehmend auch bei Finanzinstituten mit hoher Bonität außerhalb Europas sowie in Schuldverschreibungen deutscher Bundesländer gehalten. Darüber hinaus wird auf Grund der aktuellen Geschäftsentwicklung vorübergehend auch in Schwellenländern höhere Liquidität gehalten. Gleichzeitig hat der Konzern die Zahl der Finanzinstitutionen, bei denen die Anlagen erfolgen, erhöht. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute 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. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wird der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

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 gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios zusammensetzt. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird in den vermieteten Gegenständen in der Konzernbilanz berichtet. Fällige Leasingraten aus Operating-Lease-Verträgen werden unter der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bilanziert.

Des Weiteren ist das Segment Daimler Financial Services Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2015 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen von Daimler Financial Services auf 1.913 (2014: 1.306) Mio. €; hiervon haben 1.186 (2014: 772) Mio. € eine Laufzeit von unter einem Jahr; 378 (2014: 249) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen einem und drei Jahren auf; 228 (2014: 172) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen drei und vier Jahren auf; 92 (2014: 113) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen vier und fünf Jahren auf und 29 (2014: 0) Mio. € haben eine Laufzeit von über 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 Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, 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 2015 betrugen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 4,8 % des Portfolios (2014: 4,0 %).

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, z. B. 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 z. B. Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Wesentliche Finanzierungsdarlehen und Leasingverträge gegenüber Großkunden werden individuell auf Wertminderungsbedarf untersucht. Ein Darlehen oder ein Leasingvertrag wird wertberichtigt, 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 z. B. finanzielle Schwierigkeiten und drohende Zahlungsunfähigkeit des Schuldners, Überfälligkeit der Forderungen und nachträgliche Veränderung der Vertragskonditionen zur Vermeidung des sofortigen Forderungsausfalls.

Kredite und Leasingforderungen gegenüber Privatkunden und Kleinunternehmen werden zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und als Gruppe auf Wertminderungsbedarf beurteilt. Ein Wertberichtigungsbedarf ergibt sich z. B. aus Verschlechterungen im Zahlungsverhalten innerhalb der Gruppe, aus negativen Veränderungen in der erwarteten Ausfallhäufigkeit und Ausfallhöhe sowie durch 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 Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines Wertminderungsbedarfes erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die rückständigen Zahlungen des Kunden einzufordern, 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.

Die Wertberichtigungsquote blieb auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können Anmerkung 14 entnommen werden.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Personenkraftwagen 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 z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundeneinlagen. Um dem Kreditrisiko vorzubeugen, prüft Daimler die Bonität von Kontrahenten.

Im Exportgeschäft beurteilt Daimler unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Generalvertretungen über einen internen Ratingprozess. 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 Anmerkung 19 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente
Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. 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 2015 und 2014 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 Marktkonditionen emittiert Daimler Geldmarktpapiere, Anleihen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Der Konzern hatte im Jahr 2015 einen sehr guten Zugang zu den Geld- und Kapitalmärkten. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Diese beinhalten eine im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 9,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von fünf Jahren und zwei Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr. Im Jahr 2014 hatte Daimler die Option, die Kreditlinie um ein weiteres Jahr bis 2019 zu verlängern, ausgeübt. Im Jahr 2015 hat Daimler die zweite Verlängerungsoption ausgeübt, die Kreditlinie um ein weiteres Jahr bis 2020 zu verlängern. Die syndizierte Kreditfazilität kann für die Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke verwendet werden und dient als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen; sie war zum Jahresende 2015 nicht in Anspruch genommen. Mögliche Herabstufungen unseres Ratings könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken.

Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. 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 31. Dezember 2015 betrug die Liquidität 18,2 (2014: 16,3) Mrd. €. Im Jahr 2015 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse aus den positiven Ergebnisbeiträgen der automobilen Geschäftsfelder. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus dem Portfoliowachstum der Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten bei Daimler Financial Services sowie aus der verstärkten Investitionsoffensive. Zudem ergaben sich Mittelabflüsse aus den außerordentlichen Dotierungen in die Pensionsplanvermögen in Deutschland und den USA (siehe Anmerkung 22) sowie dem im Dezember 2015 durchgeführten Kauf von 33,3 % der Anteile am digitalen Kartengeschäft HERE (siehe Anmerkung 3).

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.

Die in Tabelle ↗ E.82 dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten und Finanzgarantien per 31. Dezember 2015 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt die Gefahr eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z. B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften oder Kunden sowie Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften oder Joint Ventures resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen.

Daimler begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Exportfinanzierungen und für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften) und mit Investitionsschutzversicherungen in Hochrisikoländern. Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei Daimler ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarkt-Quotierungen für Länderrisiken berücksichtigt werden.

E.82

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien[1]

in Millionen €	Gesamt	2016	2017	2018	2019	2020	≥ 2021
Finanzierungsverbindlichkeiten[2]	107.527	43.638	24.067	15.551	5.759	8.176	10.336
Derivative Finanzinstrumente[3]	4.552	2.742	1.099	329	233	119	30
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen[4]	10.548	10.517	2	29	–	–	–
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung	8.182	6.336	604	524	314	102	302
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG[5]	1.931	1.203	–	379	228	92	29
Finanzgarantien[6]	1.033	1.033	–	–	–	–	–
	133.773	65.469	25.772	16.812	6.534	8.489	10.697

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 Nettoauszahlungen 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.

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 (u. a. Nissan, Renault, BAIC Motor und Kamaz). Sofern Marktpreisrisiken eintreten, wird die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 Sicherungsentscheidungen 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 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 potenzieller 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 eine 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 RiskMetricsTM-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.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvolatilitäten generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren erlauben eine mögliche Wertänderung des Portfolios, über die Halteperiode hinweg, zu berechnen. 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 Anlehnung an die für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement betreibt Daimler ein von der operativen 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, dem Chinesischen Renminbi sowie dem Britischen Pfund und dem Euro. 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 Währungsexposure 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 Nettoeinzahlungsüberschüsse 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. 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 aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die im FXCo getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Das Risk Controlling informiert den Vorstand 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 fünf 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 Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2015 für das Kalenderjahr 2016 eine offene Position von 20 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 22 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi sowie eine offene Position von 29 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus.

Die abgesicherte Währungsposition im operativen Fahrzeuggeschäft wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte mit beeinflusst; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungstermingeschäften 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 ↗ **E.83** zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2015 und 2014 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 ↗ **E.80** für die Nominalvolumina der derivativen Währungssicherungsinstrumente am Bilanzstichtag zur Absicherung zukünftiger Transaktionen.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2015 wurde im Wesentlichen durch die Veränderungen im Nominalvolumen sowie durch die erhöhten Wechselkursvolatilitäten bestimmt.

Aus den Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns entstehen grundsätzlich keine Währungsrisiken. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente grundsätzlich vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die 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 Tochterunternehmen, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z. B. 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 in der Regel 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 Segments Daimler Financial Services und der Treasury 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 bzw. das Controlling & Reporting 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.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung des Industriegeschäfts eingesetzt. Daimler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle ↗ E.83 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2015 und 2014 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Insofern zeigt die dargestellte Tabelle das Zinsänderungsrisiko bezogen auf die insgesamt offenen Positionen der zinssensitiven Finanzinstrumente. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Die Veränderung des Value-at-Risk der zinssensitiven Instrumente war im Jahresverlauf im Wesentlichen durch die Entwicklung der Zins-Volatilitäten bestimmt.

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.

Für Edelmetalle wies das zentrale Commodity Management am Jahresende 2015 für das Kalenderjahr 2016 eine offene Position von 23 % der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2014 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2015 bei 32 %.

Tabelle ↗ E.83 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Rohstoffpreisrisiken für die Jahre 2015 und 2014 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 Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle ↗ E.80 für die Nominalvolumina von derivativen Rohstoffpreissicherungen am Bilanzstichtag.

Der Value-at-Risk der Commodity-Derivate ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Die wesentlichen Ursachen sind gestiegene Preisvolatilitäten bei Platin und ein gestiegenes Nominalvolumen bei Palladium und Aluminium.

Aktienkursrisiko
Daimler besitzt überwiegend Anlagen in Aktien wie z. B. Nissan oder Renault, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden, oder at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden wie z. B. BAIC Motor oder Kamaz. Dementsprechend bezieht der Konzern diese Anlagen nicht in eine Marktrisikoanalyse ein.

E.83

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko

	2015				2014			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	**1.209**	**1.680**	**1.209**	**1.543**	731	731	370	494
Zinsänderungsrisiko	**54**	**69**	**46**	**56**	36	39	30	36
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	**54**	**63**	**37**	**49**	38	38	25	32

33. 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, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Das Segment Mercedes-Benz Cars umfasst Premiumfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz und Kleinwagen der Marke smart sowie die Dienstleistungsmarke Mercedes me. Die Lastkraftwagen des Segments Daimler Trucks werden unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, FUSO, Western Star, Thomas Built Buses und BharatBenz vertrieben. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter überwiegend unter der Marke Mercedes-Benz und unter der Marke Freightliner. Daimler Buses vertreibt Komplettbusse der Marken Mercedes-Benz und Setra. 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 das Management von gewerblichen Fuhrparks, die Vermittlung von Kfz-nahen Versicherungen, Bankdienstleistungen sowie verschiedene innovative Mobilitätsdienstleistungen (unter den Marken moovel und car2go).

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 aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis. Die Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind zwar in den Umsatzkosten enthalten, fließen jedoch nicht in das EBIT ein.

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 Pensionen 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 Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die Steuerung von Daimler Financial Services erfolgt entsprechend der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft auf Basis des Eigenkapitals.

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich 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, Geschäftswerte und Finance Leases betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte nach IAS 36 betreffen.

Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Abschreibungen auf Sachanlagen nicht enthalten, da sie nicht Bestandteil des EBIT sind.

Überleitung
In der Überleitung werden zentral verantwortete Sachverhalte der Konzernzentrale ausgewiesen. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

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 für die Entwicklung der Segmente wäre. Dies gilt ebenso für Themen, die mehr als einem berichtspflichtigen Segment zuzuordnen sind.

In der Überleitung sind auch zentral verantwortete Projekte, zentral zugeordnete Ergebnisse aus derivativen Finanzgeschäften sowie nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen enthalten. 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.

Informationen über geographische Regionen
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 ↗ E.84 zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2015 und 2014.

E.84
Segmentinformationen

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
2015								
Außenumsatzerlöse	80.956	35.613	11.129	4.046	17.723	149.467	–	149.467
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.853	1.965	344	67	1.239	6.468	-6.468	–
Umsatzerlöse gesamt	83.809	37.578	11.473	4.113	18.962	155.935	-6.468	149.467
Segmentergebnis (EBIT)	7.926	2.576	880	214	1.619	13.215	-29	13.186
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	428	-16	-14	2	-10	390	74	464
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	13	-15	-7	-3	-4	-16	-4	-20
Segmentvermögenswerte	58.965	21.290	6.311	3.562	123.863	213.991	3.175	217.166
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2.142	578	109	9	23	2.861	772	3.633
Segmentschulden	39.173	13.653	5.038	2.833	113.991	174.688	-12.146	162.542
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	12.556	2.242	1.194	509	12.312	28.813	5	28.818
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.815	67	288	16	75	2.261	–	2.261
davon Sachinvestitionen	3.629	1.110	202	104	30	5.075	–	5.075
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	4.850	1.559	481	251	4.182	11.323	17	11.340
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	1.122	285	106	14	53	1.580	–	1.580
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	2.677	847	184	79	16	3.803	1	3.804

Mercedes-Benz Cars
Im Segment Mercedes-Benz Cars wirkte sich im Jahr 2015 die Restrukturierung des konzerneigenen Händlernetzes mit -64 (2014: -81) Mio. € aus. Im Jahr 2015 führten die Optimierungsprogramme zu einem Zahlungsmittelzufluss von 180 (2014: -5) Mio. € (siehe auch Anmerkung 5). Zudem beinhaltet das Ergebnis Aufwendungen aus einem Rückruf im Zusammenhang mit Takata Airbags von 300 Mio. € sowie für periodenfremde öffentliche Abgaben von 121 Mio. €. Darüber hinaus enthält das Segmentergebnis von Mercedes-Benz Cars 87 Mio. € aus dem Verkauf von Immobilien in den USA.

Daimler Trucks
Daimler Trucks hat im Januar 2013 Personalanpassungen in Deutschland und Brasilien beschlossen, die im Jahr 2015 weitergeführt wurden. Aus diesen Maßnahmen sowie aus der Restrukturierung des konzerneigenen Händlernetzes entstanden im Jahr 2015 Aufwendungen von 105 (2014: 165) Mio. €. Im Jahr 2015 führten die Optimierungsprogramme zu einem Zahlungsmittelabfluss von 64 (2014: 170) Mio. € (siehe auch Anmerkung 5). Weiterhin entstanden Aufwendungen von 61 Mio. € durch den Verkauf der Anteile an Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.

Mercedes-Benz Vans
Bei Mercedes-Benz Vans wirkten sich im Jahr 2015 Aufwendungen aus einem Rückruf im Zusammenhang mit Takata Airbags mit 40 Mio. € belastend auf das Ergebnis aus. Ferner sind Aufwendungen aus der Restrukturierung des konzerneigenen Händlernetzes mit 29 (2014: 17) Mio. € enthalten.

Daimler Buses
Im Jahr 2015 entstanden bei Daimler Buses Aufwendungen für die Restrukturierung des konzerneigenen Händlernetzes von 4 Mio. € (siehe auch Anmerkung 5). Der Vorjahresbetrag von 14 Mio. € enthielt darüber hinaus Aufwendungen für die unter Daimler Trucks beschriebenen Maßnahmen. Weiterhin entstanden Erträge aus dem Verkauf der Anteile an New MCI Holdings Inc. von 16 Mio. €.

Daimler Financial Services
Die Zinserträge bzw. Zinsaufwendungen von Daimler Financial Services sind in den Umsatzerlösen bzw. in den Umsatzkosten enthalten und aus den Anmerkungen 4 bzw. 5 ersichtlich.

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
2014								
Außenumsatzerlöse	70.899	30.302	9.601	4.155	14.915	129.872	–	129.872
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.685	2.087	367	63	1.076	6.278	-6.278	–
Umsatzerlöse gesamt	73.584	32.389	9.968	4.218	15.991	136.150	-6.278	129.872
Segmentergebnis (EBIT)	5.853	1.878	682	197	1.387	9.997	755	10.752
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	103	-1	63	1	-15	151	746	897
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-247	-70	-20	-11	-4	-352	-1	-353
Segmentvermögenswerte	51.950	20.181	5.895	3.562	105.454	187.042	2.593	189.635
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	936	545	97	8	30	1.616	678	2.294
Segmentschulden	34.811	12.131	4.349	2.622	97.837	151.750	-6.699	145.051
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	10.949	1.896	1.004	507	9.899	24.255	10	24.265
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.238	77	115	13	20	1.463	–	1.463
davon Sachinvestitionen	3.621	788	304	105	23	4.841	3	4.844
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte[1]	4.562	1.435	452	225	3.368	10.042	15	10.057
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	1.086	284	93	15	20	1.498	–	1.498
davon Abschreibungen auf Sachanlagen[1]	2.446	766	197	75	14	3.498	3	3.501

1 Beinhaltet Wertminderungen auf Sachanlagen von 93 Mio. € im Zusammenhang mit der Veräußerung ausgewählter Standorte des konzerneigenen Vertriebsnetzes. Davon entfallen 64 Mio. € auf Mercedes-Benz Cars, 13 Mio. € auf Daimler Trucks, 14 Mio. € auf Mercedes-Benz Vans und 2 Mio. € auf Daimler Buses.

E.85

Überleitung auf die Konzernwerte

in Millionen €	2015	2014
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	13.215	9.997
Ergebnis aus dem Abgang der Beteiligung an RRPSH	–	1.006
At-equity bewertete Finanzinvestitionen		
Neubewertung der Beteiligung an Tesla	–	718
Übriges Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen[1]	74	28
Sonstige zentrale Posten	-153	-1.039
Eliminierungen	50	42
Konzern-EBIT	13.186	10.752
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten[2]	-10	-9
Zinserträge	170	145
Zinsaufwendungen	-602	-715
Ergebnis vor Ertragsteuern	12.744	10.173
Summe Segmentvermögenswerte	213.991	187.042
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen[3]	772	678
Vermögenswerte aus Ertragsteuern[4]	3.338	4.028
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen[4]	16.110	13.886
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-17.045	-15.999
Konzern-Vermögenswerte	217.166	189.635
Summe Segmentschulden	174.688	151.750
Schulden aus Ertragsteuern[4]	283	47
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen[4]	5.672	9.661
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-18.101	-16.407
Konzern-Schulden	162.542	145.051

1 Beinhaltet im Wesentlichen das anteilige Ergebnis aus der Beteiligung an BAIC Motor.
2 Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten fließen nicht in die interne Steuerungsgröße EBIT ein, sind aber Bestandteil der Umsatzkosten.
3 Beinhaltet im Wesentlichen den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor.
4 Industriegeschäft.

Überleitungen

Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich aus Tabelle ↗ **E.85**.

In den *Sonstigen zentralen Posten* sind im Jahr 2014 Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern von 600 Mio. € sowie weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren enthalten. Darüber hinaus beinhaltet der Posten die Aufwendungen aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla von 212 Mio. € und den Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an Tesla von 88 Mio. € sowie die Aufwendungen aus der Bewertung der RRPSH Put-Option von 118 Mio. €.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle ↗ **E.86** dargestellt.

E.86

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte	
in Millionen €	2015	2014	2015	2014
Westeuropa	49.570	43.722	44.025	40.519
davon Deutschland	22.001	20.449	34.981	32.882
NAFTA	47.653	38.025	24.105	20.238
davon USA	41.920	33.310	21.878	18.161
Asien	33.744	29.446	2.161	1.859
davon China	14.684	13.294	100	79
Übrige Märkte	18.500	18.679	3.042	2.983
	149.467	129.872	73.333	65.599

34. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die »Net Assets« und der »Value Added« dar. Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns 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 ↗ E.87 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.

35. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG. Nach Auslaufen des Stock-Option-Planes im Jahr 2014 gibt es keine Verwässerungseffekte mehr. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 8.424 (2014: 6.962) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.069,8 (2014: 1.069,8) Mio.

E.87

Durchschnittliche Net Assets

in Millionen €	2015	2014
Mercedes-Benz Cars	**17.045**	17.114
Daimler Trucks	**7.974**	9.313
Mercedes-Benz Vans	**1.479**	1.742
Daimler Buses	**906**	982
Daimler Financial Services[1]	**8.859**	7.154
Net Assets der Segmente	**36.263**	36.305
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen[2]	**770**	618
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern[3]	**3.772**	2.700
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen[3]	**839**	1.156
Net Assets Daimler-Konzern	**41.644**	40.779

1 Eigenkapital.
2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.
3 Industriegeschäft.

36. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen werden assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler-Konzerns ausüben. Letztere umfassen alle Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige. Im Daimler-Konzern sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten und ist in Tabelle ↗ E.88 dargestellt.

Assoziierte Unternehmen
Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). Weitere Ausführungen zu BBAC sind in Anmerkung 13 enthalten.

Bis zu der Veräußerung der Gesellschaft im Jahr 2014 bestanden ferner wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen mit Rolls-Royce Power Systems AG (RRPS), die ein Tochterunternehmen der RRPSH ist. Weitere Ausführungen zu RRPSH können ebenfalls Anmerkung 13 entnommen werden.

Die in Tabelle ↗ E.88 ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group). MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

Im Berichtsjahr hat das assoziierte Unternehmen BAIC Motor im Zuge einer Kapitalerhöhung 35 % der Anteile an der unverändert vollkonsolidierten Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. (MBLC) erworben. Daimler bleibt mit einem Anteil von 65 % Mehrheitsaktionär.

Gemeinschaftsunternehmen
Bei den Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen entfallen wesentliche Umfänge der erbrachten Lieferungen und Leistungen auf die Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) sowie auf das zusammen mit dem assoziierten Unternehmen Kamaz PAO gegründete Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok OOO. Die zuvor getrennt operierenden Joint Ventures Mercedes-Benz Trucks Vostok (MBTV) und Fuso Kamaz Trucks Rus (FKTR) wurden im Jahr 2015 unter Beibehaltung des Namens Mercedes-Benz Trucks Vostok (MBTV) zusammengeführt. Am 21. Januar 2016 erfolgte die Umbenennung der MBTV in DAIMLER KAMAZ RUS OOO (DK RUS).

Im Zusammenhang mit seiner 45 %-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle ↗ E.88 nicht enthalten sind (100 Mio. € zum 31. Dezember 2015 und zum 31. Dezember 2014).

Gemeinschaftliche Tätigkeiten
In den gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden insbesondere wesentliche Geschäftsbeziehungen mit der Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. (BMBS) ausgewiesen, die Beratungs- und weitere Dienstleistungen im Zusammenhang mit Marketing, Verkauf und Vertrieb auf dem chinesischen Markt erbringt.

Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen in den Jahren 2015 und 2014 finden sich in Anmerkung 13.

Zuwendungen zu Planvermögen
In den Jahren 2015 und 2014 leistete der Konzern Zuwendungen an die ausgelagerten Fonds zur Deckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen von 1.902 Mio. € und 3.121 Mio. €. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 22.

E.88

Geschäftsbeziehungen mit nahe stehenden Personen und Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2015	2014	**2015**	2014	**2015**	2014	**2015**	2014
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	**3.192**	2.433	**367**	316	**936**	764	**96**	65
davon BBAC	**2.922**	2.093	**69**	28	**884**	726	**51**	16
Gemeinschaftsunternehmen	**497**	646	**91**	134	**158**	195	**8**	6
Gemeinschaftliche Tätigkeiten	**31**	25	**281**	221	**47**	44	**35**	22

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 Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie zu nahen Familienangehörigen dieser Organmitglieder der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen sein und Produkte und Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern sind in Anmerkung 37 enthalten.

37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der zum 31. Dezember 2015 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle ↗ **E.89** entnommen werden.

Die in Tabelle ↗ **E.89** 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. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2015 insgesamt 147.170 (2014: 153.912) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 12,3 (2014: 10,1) Mio. €. Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 38,8 (2014: 29,9) 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 2014 und 2015 keine Vergütungen gewährt.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Die im Jahr 2015 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 15,5 (2014: 16,8) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betrugen am 31. Dezember 2015 insgesamt 235,2 (2014: 263,0) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des geprüften Konzernlageberichts ist, dargestellt.
Lagebericht ab Seite 122

E.89
Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

in Millionen €	2015	2014
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente	9,1	8,2
Kurzfristig variable Vergütungskomponente	8,7	5,8
Mittelfristig variable Vergütungskomponente	8,8	6,2
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung	21,1	20,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	3,5	2,8
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	–
	51,2	43,7
Bezüge des Aufsichtsrats	3,5	3,6
	54,7	47,3

38. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 1. April 2015 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Tabelle ↗ **E.90** zeigt die Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds.

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 umfassen insbesondere die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse nach IFRS mit 5 (2014: 5) Mio. €, die Prüfung des internen Kontrollsystems mit 3 (2014: 3) Mio. € sowie projektbegleitende, abschlussbezogene Prüfungen im Rahmen der Einführung und Weiterentwicklung von IT-Systemen mit 6 (2014: 5) Mio. €.

E.90

Honorare des Abschlussprüfers

in Millionen €	2015	2014
Abschlussprüfung	**25**	24
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**10**	10
Sonstige Bestätigungsleistungen	**16**	14
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**12**	10
Steuerberatung	**2**	2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**1**	1
Sonstige Leistungen	**11**	4
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	**10**	4
	54	44

E.91

Drittunternehmen

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 €)[4]	24.476	37.491
Ergebnis (in Millionen €)[4]	1.890	3.300

1 Zum 31. Dezember 2015.
2 Angaben auf Basis des IFRS-Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. Januar bis 31. Dezember 2014.
3 Angaben auf Basis des landesrechtlichen Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. April 2014 bis 31. März 2015.
4 Angaben ohne nicht beherrschende Anteile.

39. 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/dokumente/konzern/corporate-governance/erklaerungen/daimler-entsprechenserklaerung-de-12-2015.pdf dauerhaft zugänglich gemacht.

Drittunternehmen
Tabelle ↗ **E.91** enthält eine Übersicht über die wesentlichen Drittunternehmen im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex, an denen der Konzern eine Beteiligung hält.

Anteilsbesitz
In Tabelle ↗ **E.92** wird der Anteilsbesitz der Daimler AG gemäß den §§ 285 und 313 HGB dargestellt. Bei den Angaben zu Eigenkapital und Ergebnis wurden in den Vorjahren grundsätzlich Werte aus dem lokalen Einzelabschluss verwendet. Bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen werden ab dem aktuellen Abschluss grundsätzlich IFRS-Werte verwendet. Die Umstellung auf IFRS-Werte ermöglicht eine bessere Vergleichbarkeit der Werte. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 285 Nr. 11 Hs. 4 HGB bzw. § 313 Abs. 2 Nr. 4 Satz 2 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 286 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 HGB bzw. § 313 Abs. 2 Nr. 4 Satz 3 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Daimler AG von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen (Fußnote 5). Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler AG der befreiende Konzernabschluss.

E.92

Anteilsbesitz der Daimler AG

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in %[1]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen					
Auto Testing Company, Inc.	Wilmington, USA	100,00	–	–	
AutoGravity Corporation	Wilmington, USA	100,00	–	–	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Paulo, Brasilien	100,00	337	22	15
Belerofonte Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	–	–	
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	–	–	
car2go Canada Ltd.	Vancouver, Kanada	100,00	4	-13	
car2go China Co., Ltd.	Peking, China	100,00	–	–	
car2go Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	–	–	
car2go Deutschland GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	6	-17	
car2go Europe GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	75,00	–	–	
car2go Group GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
car2go Iberia S.L.	Madrid, Spanien	100,00	–	–	
car2go Italia S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	2	-10	
car2go N.A. LLC	Wilmington, USA	100,00	12	-24	
car2go Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	–	–	
car2go Österreich GmbH	Wien, Österreich	100,00	–	–	
car2go Sverige AB	Stockholm, Schweden	100,00	–	–	
car2go UK Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Südafrika	100,00	–	–	
Conemaugh Hydroelectric Projects, Inc.	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Coventry Lane Holdings, L.L.C.	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
DA Investments Co. LLC	Wilmington, USA	100,00	–	–	
DAF Investments, Ltd.	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Daimler AC Leasing, d.o.o.	Ljubljana, Slowenien	52,00	–	–	
Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	–	–	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	–	–	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	100,00	34	16	15
Daimler Buses North America Ltd.	Toronto, Kanada	100,00	–	–	
Daimler Canada Finance Inc.	Montreal, Kanada	100,00	239	7	
Daimler Canada Investments Company	Halifax, Kanada	100,00	–	–	
Daimler Capital Services LLC	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Daimler Colombia S. A.	Bogota D.C., Kolumbien	100,00	13	-10	
Daimler Export and Trade Finance GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Daimler Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	–	–	
Daimler Financial Services AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.894	–	5, 6
Daimler Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	–	–	
Daimler Financial Services Japan Co., Ltd.	Kawasaki, Japan	100,00	86	14	15
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	116	30	15
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	–	–	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	20	–	5, 6
Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	–	–	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Südafrika	65,00	–	–	
Daimler Fleet Management UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Daimler Fleet Services A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	–	–	
Daimler FleetBoard GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Daimler Greater China Ltd.	Peking, China	100,00	1.373	361	
Daimler Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, Indien	100,00	-120	-188	
Daimler Insurance Agency LLC	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Daimler Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Daimler Insurance Services Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	–	–	
Daimler Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Daimler International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	–	–	
Daimler Investments US Corporation	Wilmington, USA	100,00	–	–	
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	–	–	
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	377	12	
Daimler Motors Investments LLC	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in %[1]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Daimler Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	836	2	
Daimler North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	10.963	1.993	15
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	–	–	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	100,00	93	26	
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Daimler Re Brokers GmbH	Bremen, Deutschland	74,90	–	–	5, 6
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	46	10	
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Daimler Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	–	–	
Daimler South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	214	91	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, China	100,00	–	–	
Daimler Trucks Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	30	65	15
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	–	–	
Daimler Trucks North America LLC	Portland, USA	100,00	2.337	1.543	
Daimler Trucks Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	100	-10	
Daimler Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Daimler Trust Leasing Conduit LLC	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Daimler Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Daimler UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	561	48	
Daimler Vans Hong Kong Limited	Hongkong, China	67,55	–	–	
Daimler Vans Manufacturing, LLC	Ladson, USA	100,00	–	–	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	–	–	
Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	–	–	15
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	4.125	–	5, 6, 15
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	3.866	–	5, 6
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Daimspain S.L.	Madrid, Spanien	100,00	2.308	48	
Daiprodco Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	–	–	
DCS UTI LLC, Mercedes Series	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	100,00	193	259	15
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	64	22	
Detroit Diesel Remanufacturing Mexicana, S. de R.L. de C.V.	Toluca, Mexiko	100,00	–	–	
Detroit Diesel-Allison de Mexico, S. de R.L. de C.V.	San Juan Ixtacala, Mexiko	100,00	–	–	
Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	64	-17	5
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.115	–	5, 6
EvoBus (Schweiz) AG	Kloten, Schweiz	100,00	–	–	
EvoBus (U.K.) Ltd.	Coventry, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
EvoBus Austria GmbH	Wiener Neudorf, Österreich	100,00	–	–	
EvoBus Belgium N.V.	Kobbegem-Asse, Belgien	100,00	–	–	
EvoBus Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	–	–	
EvoBus Danmark A/S	Koege, Dänemark	100,00	–	–	
EvoBus France S.A.S.	Sarcelles, Frankreich	100,00	–	–	
EvoBus GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	251	–	5, 6
EvoBus Ibérica, S.A. (Sociedad Unipersonal)	Sámano, Spanien	100,00	–	–	
EvoBus Italia S.p.A.	Bomporto, Italien	100,00	–	–	
EvoBus Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	–	–	
EvoBus Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	–	–	
EvoBus Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	–	–	
EvoBus Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	–	–	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	24	84	
GlobeSherpa Inc.	Portland, USA	100,00	–	–	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	2.097	334	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	–	–	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	–	–	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	403	48	5

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in %[1]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 5 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	592	34	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 6 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	215	13	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 7 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	–	–	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Beta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	151	35	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Delta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	187	23	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Epsilon OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	170	15	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	279	69	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	144	14	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	–	–	5
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	166	14	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Henne-Unimog GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	–	–	5
Henne-Unimog GmbH	Kirchheim-Heimstetten, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Intelligent Apps GmbH	Hamburg, Deutschland	100,00	31	–	5, 6
Intrepid Insurance Company	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Invema Assessoria Empresarial Ltda	São Paulo, Brasilien	100,00	–	–	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	–	–	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	–	–	
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
MDC Technology GmbH	Arnstadt, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	108	13	
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	459	–	5, 6
Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	–	–	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, China	75,00	2.048	627	15
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	294	107	15
Mercedes-Benz (Yangzhou) Parts Distribution Co., Ltd.	Yangzhou, China	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Accessories GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	6	–	5, 6
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Leipzig und Magdeburg KG	Düsseldorf, Deutschland	100,00	–	–	3
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	538	147	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, China	100,00	1.190	83	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2014-A	Wilmington, USA	0,00	–	–	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2015-A	Wilmington, USA	0,00	–	–	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2015-B	Wilmington, USA	0,00	–	–	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2013-1	Wilmington, USA	0,00	–	–	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2014-1	Wilmington, USA	0,00	–	–	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2015-1	Wilmington, USA	0,00	–	–	3
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.732	–	6
Mercedes-Benz Bank GmbH	Wien, Österreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Bank Polska S.A.	Warschau, Polen	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	–	–	15
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	114	89	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in %[1]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	48	12	
Mercedes-Benz CharterWay España, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz CharterWay Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Berlin, Deutschland	100,00	13	–	5, 6
Mercedes-Benz CharterWay S.A.S.	Le Chesnay, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz CharterWay S.r.l.	Trient, Italien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Comercial, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Compania de Financiamiento Colombia S.A.	Bogota D.C., Kolumbien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Paulo, Brasilien	99,98	–	–	
Mercedes-Benz Côte d'Azur SAS	Villeneuve-Loubet, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	174	23	15
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Desarrollo de Mercados, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	–	–	
Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	1.081	–279	
Mercedes-Benz Drogenbos N.V.	Drogenbos, Belgien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	460	66	15
Mercedes-Benz Finance China Ltd.	Hongkong, China	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	90,00	198	25	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	159	26	15
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Brüssel, Belgien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Kanada	100,00	233	66	15
Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	103	10	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	358	20	
Mercedes-Benz Financial Services Hellas Vehicle Sales and Rental SA	Kifissia, Griechenland	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hongkong, China	80,00	–	–	15
Mercedes-Benz Financial Services Italia SpA	Rom, Italien	100,00	212	12	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	227	28	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	95	23	15
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal – Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	–	–	15
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	94	15	
Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.	Singapur, Singapur	85,00	–	–	15
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	–	–	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	115	35	15
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	–	–	15
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	692	146	15
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Farmington Hills, USA	100,00	2.413	419	15
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	182	37	15
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	–	–	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	321	54	15
Mercedes-Benz Gent N.V.	Gent, Belgien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	60,00	-151	-44	
Mercedes-Benz Hellas S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, China	100,00	77	10	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	212	47	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumänien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	350	28	15

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in %[1]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	528	123	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	182	72	
Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, China	65,00	–	–	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	Barueri, Brasilien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	511	–	5, 6
Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o.	Zagreb, Kroatien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bukarest, Rumänien	100,00	–	–	15
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	–	–	15
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	–	–	15
Mercedes-Benz Leasing Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	41	–	5, 6
Mercedes-Benz Luxembourg S.A.	Luxemburg, Luxemburg	90,00	–	–	
Mercedes-Benz Lyon S.A.S.	Lyon, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur, Malaysia	51,00	150	130	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	Wilmington, USA	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	231	65	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	–	–	3
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	16	11	
Mercedes-Benz Milano S.p.A.	Mailand, Italien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Minibus GmbH	Dortmund, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	4	–	5, 6
Mercedes-Benz Molsheim S.A.S.	Molsheim, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	207	31	15
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	43	10	
Mercedes-Benz Ninove N.V.	Ninove, Belgien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	73	28	15
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	93	11	15
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Retail, S.A.	Madrid, Spanien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Südafrika	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Russia AO	Moskau, Russische Föderation	100,00	120	130	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	156	47	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Petaling Jaya, Malaysia	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Servizi Assicurativi Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polen	100,00	–	–	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	540	109	15
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	62	27	15
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	51,00	116	45	
Mercedes-Benz Technical Center Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	933	155	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	223	89	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	–	–	
Mercedes-Benz UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	236	61	15
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	230	136	15
Mercedes-Benz V.I. Lille SAS	Vendeville, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS	Genas, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS	Herblay, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz V.I. Toulouse SAS	Fenouillet, Frankreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in %[1]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Mercedes-Benz Vertrieb NFZ GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam	70,00	86	21	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Waterloo S.A.	Braine-L'Alleud, Belgien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Wemmel N.V.	Wemmel, Belgien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Kanada	100,00	–	–	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	1.869	267	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE – Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100,00	–	–	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	–	–	15
moovel GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	52	–	5, 6
moovel Group GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Multistate LIHTC Holdings III Limited Partnership	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
MVSA COMPANY, INC.	Jacksonville, USA	100,00	–	–	
myTaxi Iberia SL	Barcelona, Spanien	100,00	–	–	
N.V. Mercedes-Benz Aalst	Erembodegem, Belgien	100,00	–	–	
N.V. Mercedes-Benz Mechelen	Mechelen, Belgien	100,00	–	–	
NuCellSys GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	–	–	
ogotrac S.A.S.	Paris, Frankreich	100,00	–	–	
P.T. Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	–	–	
P.T. Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	–	–	
P.T. Star Engines Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	–	–	
Renting del Pacífico S.A.C.	Lima, Peru	100,00	–	–	
RideScout LLC	Austin, USA	100,00	21	-14	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Bryanston, Südafrika	62,62	–	–	
SelecTrucks of America LLC	Portland, USA	100,00	–	–	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	–	–	
Setra of North America, Inc.	Oriskany, USA	100,00	–	–	
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	–	–	3
smart France S.A.S.	Hambach, Frankreich	100,00	71	18	
smart Vertriebs gmbh	Berlin, Deutschland	100,00	–	–	5, 6
Starexport Trading S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	222	4	
Sterling Truck Corporation	Portland, USA	100,00	-602	-2	
Sumperská správa majetku k.s.	Prag, Tschechische Republik	100,00	–	–	
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Kanada	100,00	–	–	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	58	19	
Tróia Empreendimentos Imobiliários Ltda	São Paulo, Brasilien	100,00	–	–	
Trona Cogeneration Corporation	Farmington Hills, USA	100,00	–	–	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	100,00	-1	14	
3218095 Nova Scotia Company	Halifax, Kanada	100,00	–	–	
6353 Sunset Boulevard, Inc.	Wilmington, USA	100,00	–	–	
II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen[2]					
AEG do Brasil Produtos Eletricos e Eletronicos Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	–	–	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	–	–	6
Brefa Bremsen- und Fahrzeugdienst AG (in Liquidation)	Niederzier, Deutschland	100,00	–	–	4
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	71,30	–	–	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	–	–	7
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100,00	–	–	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	–	–	
Daimler Compra y Manufactura Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	–	–	
Daimler Culture Development Co., Ltd.	Peking, China	50,00	–	–	3
Daimler Financial Services UK Trustees Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Daimler Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	–	–	6
Daimler Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	–	–	
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	–	–	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in %[1]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Daimler IT Retail GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	–	–	6
Daimler Middle East & Levant FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	–	–	
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6
Daimler Protics GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6
Daimler Purchasing Coordination Corp.	Wilmington, USA	100,00	–	–	
Daimler Starmark A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	–	–	
Daimler TSS GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	–	–	6
Daimler UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Daimler UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.211	30	11, 13
Deméter Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	–	–	
Deutsche Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	–	–	
Elfte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Frankreich	96,00	–	–	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	–	–	
Fünfte Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	
Gemini-Tur Excursoes Passagens e Turismo Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	–	–	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	–	–	
Legend Investments Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Deutschland	100,00	–	–	6
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Baden-Baden und Dresden OHG	Düsseldorf, Deutschland	100,00	–	–	3, 7
Mercedes-Benz Adm. Consorcios Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	100,00	–	–	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz GastroService GmbH	Gaggenau, Deutschland	100,00	–	–	6
Mercedes-Benz Group Services Philippines, Inc.	Cebu City, Philippinen	99,99	–	–	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Project Consult GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	39	15	12
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	51,00	–	–	
Mercedes-Benz Solihull Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Srbija i Crna Gora d.o.o.	Novi Beograd, Serbien	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	–	–	
Mercedes-Benz Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	–	–	6
MercedesService Card Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Deutschland	51,00	–	–	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	100,00	–	–	
Monarch Cars (Tamworth) Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	–	–	
mytapp Portugal Unipessoal LDA	Lissabon, Portugal	100,00	–	–	
mytaxi Austria GmbH	Wien, Österreich	100,00	–	–	
MYTAXI ITALIA S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	–	–	
MYTAXI POLSKA SPÓLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA	Warschau, Polen	100,00	–	–	
myTaxi Swiss GmbH	Zürich, Schweiz	100,00	–	–	
myTaxi UG	Hamburg, Deutschland	100,00	–	–	
myTaxi UK Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
myTaxi USA Inc.	Washington D.C., USA	100,00	–	–	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	–	–	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	–	–	
PT Fuso Trucks Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	–	–	
R.T.C. Management Company Limited	Bicester, Vereinigtes Königreich	88,89	–	–	
Ring Garage AG Chur	Chur, Schweiz	100,00	–	–	
Ruth Verwaltungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	Mauá, Brasilien	100,00	–	–	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in %[1]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Siebte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6
Star Assembly SRL	Sebes, Rumänien	100,00	–	–	
Star Egypt For Import LLC	Kairo, Ägypten	99,50	–	–	
STAR TRANSMISSION SRL	Cugir, Rumänien	100,00	–	–	
STARKOM d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	–	–	
T.O.C. (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	–	–	
Vermögensverwaltungsgesellschaft Daimler Atlanta mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	
Woking Motors Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	–	–	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	–	–	6
III. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten					
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	-	-	
EM-motive GmbH	Hildesheim, Deutschland	50,00	-	-	
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	39	13	9
IV. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen					
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd	Peking, China	50,00	745	14	8
Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	–	–	
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	–	–	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	218	-28	9
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	–	–	
SelecTrucks of Atlanta LLC	McDonough, USA	50,00	–	–	
SelecTrucks of Houston LLC	Houston, USA	50,00	–	–	
SelecTrucks of Houston Wholesale LLC	Houston, USA	50,00	–	–	
SelecTrucks of Omaha LLC	Council Bluffs, USA	50,00	–	–	
Shenzhen BYD Daimler New Technology Co., Ltd.	Shenzhen, China	50,00	253	-26	8
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	–	–	
Toll Collect GbR	Berlin, Deutschland	45,00	–	–	
Toll Collect GmbH	Berlin, Deutschland	45,00	562	72	10
V. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen					
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, China	10,08	–	–	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, China	49,00	3.023	862	9
Blacklane GmbH	Berlin, Deutschland	17,13	–	–	
Flixbus GmbH	München, Deutschland	5,52	–	–	
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	–	–	
KAMAZ PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	–	–	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	–	–	
MBtech Group GmbH & Co. KGaA	Sindelfingen, Deutschland	35,00	–	–	
MV Agusta Motor S.P.A.	Varese, Italien	25,00	67	-23	8
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayamashi, Japan	50,00	–	–	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	18,00	–	–	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	–	–	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	33,33	2.003	–	9, 16
Zonar Systems, Inc.	Seattle, USA	20,94	–	–	
VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen[2]					
Abgaszentrum der Automobilindustrie GbR	Weissach, Deutschland	25,00	–	–	7
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	–	–	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	–	–	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	–	–	
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	50,00	–	–	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	–	–	
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	20,00	–	–	
EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.	Budapest, Ungarn	33,33	–	–	
Gottapark, Inc.	San Francisco, USA	18,09	–	–	
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	–	–	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	2,90	–	–	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in %[1]	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
INPRO Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH	Berlin, Deutschland	20,00	–	–	
Institut für angewandte Systemtechnik Bremen GmbH	Bremen, Deutschland	26,25	–	–	
Juffali Industrial Products Company	Jeddah, Saudi-Arabien	0,00	–	–	14
Laureus World Sports Awards Limited	London, Vereinigtes Königreich	50,00	–	–	
MBtech Verwaltungs-GmbH	Sindelfingen, Deutschland	35,00	–	–	
Mercedes-Benz Buses Central Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	50,00	–	–	
Mercedes-Benz Lackzentrum Dresden GmbH	Dresden, Deutschland	36,00	–	–	
Mercedes-Benz Starmark I/S	Vejle, Dänemark	50,00	–	–	
MercedesService Card GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	–	–	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipei, Taiwan	33,40	–	–	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi-Arabien	26,00	–	–	
Omuta Unso Co., Ltd.	Ohmuta, Japan	33,51	–	–	
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	–	–	7
Reva SAS	Cunac, Frankreich	34,00	–	–	
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	–	–	
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	–	–	
tiramizoo GmbH	München, Deutschland	18,46	–	–	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	–	–	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG
2 Wegen ihrer insgesamt untergeordneten Bedeutung für den Konzernabschluss werden diese Unternehmen nicht konsolidiert bzw. nicht at-equity bewertet.
3 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände
4 In Liquidation
5 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß §264 Abs. 3 bzw. §264b HGB
6 Ergebnisabführungsvertrag mit Daimler AG (direkt/indirekt)
7 Daimler AG ist unbeschränkt haftender Gesellschafter
8 Abschluss nach lokalem Recht 2014
9 Abschluss nach IFRS
10 Abschluss nach lokalem Recht 01.09.2014 – 31.08.2015
11 Abschluss nach lokalem Recht 01.11.2013 – 31.10.2014
12 Abschluss nach lokalem Recht 2015
13 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.
14 Gemeinschaftlich beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände
15 Vorkonsolidierende Gesellschaft
16 Die Angaben zum Eigenkapital beziehen sich auf den Erwerbszeitpunkt an HERE zum 4. Dezember 2015. Daimler bezieht das anteilige Ergebnis der There Holding B.V. (THBV) mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

Wir verfolgen eine nachhaltige und solide Dividendenpolitik

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 6. April 2016 deshalb vorschlagen, die Dividende auf 3,25 (i. V. 2,45) € pro Aktie zu erhöhen. Mit der höchsten Ausschüttung in der Geschichte des Unternehmens unterstreichen wir unsere Zuversicht bezüglich der künftigen Geschäftsentwicklung.

F | Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter 284
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers 285
Zehnjahresübersicht 286
Glossar 288
Stichwortverzeichnis 289
Grafik- und Tabellenverzeichnis 290
Daimler weltweit 292

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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 16. Februar 2016

Dieter Zetsche

Wolfgang Bernhard

Renata Jungo Brüngger

Ola Källenius

Wilfried Porth

Hubertus Troska

Bodo Uebber

Thomas Weber

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Vermerk zum Konzernabschluss
Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Daimler AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und Konzernanhang – für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 geprüft.

Verantwortung des Vorstands für den Konzernabschluss
Der Vorstand der Daimler AG ist verantwortlich für die Aufstellung dieses Konzernabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Abschlussprüfers
Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 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) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung eines Konzernabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der vom Vorstand ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil
Gemäß § 322 Absatz 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2015 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

Vermerk zum zusammengefassten Lagebericht
Wir haben den beigefügten Konzernlagebericht der Daimler AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Der Vorstand der Daimler AG ist verantwortlich für die Aufstellung dieses zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den nach § 315a Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 Absatz 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der zusammengefasste Lagebericht mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß § 322 Absatz 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des zusammengefassten Lageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der zusammengefasste Lagebericht 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 16. Februar 2016

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Becker
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht

F.01

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
€-Werte in Millionen										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	99.222	101.569	98.469	78.924	97.761	106.540	114.297	117.982	129.872	**149.467**
Personalaufwand [1, 2]	23.574	20.256	15.066	13.928	16.454	17.424	18.002	18.753	19.607	**20.949**
Forschungs- und Entwicklungsleistungen [3]	3.733	4.148	4.442	4.181	4.849	5.634	5.644	5.489	5.680	**6.564**
davon aktivierte Entwicklungskosten	715	990	1.387	1.285	1.373	1.460	1.465	1.284	1.148	**1.804**
EBIT [2]	4.992	8.710	2.730	-1.513	7.274	8.755	8.820	10.815	10.752	**13.186**
EBIT in % des Umsatzes [2]	5,0	8,6	2,8	-1,9	7,4	8,2	7,7	9,2	8,3	**8,8**
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentliches Ergebnis [2]	4.902	9.181	2.795	-2.298	6.628	8.449	8.116	10.139	10.173	**12.744**
Net Operating Profit (Loss) [2]	4.032	4.123	1.370	-2.102	5.120	6.240	7.302	9.173	7.678	**9.007**
in % der Net Assets (RONA) [2]	8,3	10,5	4,4	-6,6	17,5	19,9	19,6	22,6	18,8	**21,6**
Konzernergebnis [2]	3.783	3.985	1.414	-2.644	4.674	6.029	6.830	8.720	7.290	**8.711**
Konzernergebnis je Aktie (€) [2]	3,66	3,83	1,41	-2,63	4,28	5,32	6,02	6,40	6,51	**7,87**
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€) [2]	3,64	3,80	1,40	-2,63	4,28	5,31	6,02	6,40	6,51	**7,87**
Dividendensumme	1.542	1.928	556	0	1.971	2.346	2.349	2.407	2.621	**3.477**
Dividende je Aktie (€)	1,50	2,00	0,60	0,00	1,85	2,20	2,20	2,25	2,45	**3,25**
Aus der Bilanz										
Sachanlagen	32.747	14.650	16.087	15.965	17.593	19.180	20.599	21.779	23.182	**24.322**
Vermietete Gegenstände	36.949	19.638	18.672	18.532	19.925	22.811	26.058	28.160	33.050	**38.942**
Sonstige langfristige Vermögenswerte [2]	67.507	39.686	42.077	40.044	41.309	45.023	48.947	48.138	56.258	**62.055**
Vorräte	18.396	14.086	16.805	12.845	14.544	17.081	17.720	17.349	20.864	**23.760**
Liquide Mittel	8.409	15.631	6.912	9.800	10.903	9.576	10.996	11.053	9.667	**9.936**
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	53.626	31.403	31.672	31.635	31.556	34.461	38.742	42.039	46.614	**58.151**
Bilanzsumme [2]	217.634	135.094	132.225	128.821	135.830	148.132	163.062	168.518	189.635	**217.166**
Eigenkapital [2]	37.346	38.230	32.730	31.827	37.953	41.337	39.330	43.363	44.584	**54.624**
davon: Gezeichnetes Kapital	2.673	2.766	2.768	3.045	3.058	3.060	3.063	3.069	3.070	**3.070**
Eigenkapitalquote Konzern (%) [2]	16,5	26,9	24,3	24,7	26,5	26,3	22,7	24,3	22,1	**23,6**
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%) [2]	27,1	43,7	42,7	42,6	45,8	46,4	39,8	43,4	40,8	**44,2**
Langfristige Schulden [2]	90.452	47.998	47.313	49.456	44.738	51.940	65.016	66.047	78.077	**85.461**
Kurzfristige Schulden [2]	89.836	48.866	52.182	47.538	53.139	54.855	58.716	59.108	66.974	**77.081**
Nettoliquidität im Industriegeschäft	9.861	12.912	3.106	7.285	11.938	11.981	11.508	13.834	16.953	**18.580**
Net Assets im Durchschnitt [2]	48.584	39.187	31.466	31.778	29.338	31.426	37.521	40.648	40.779	**41.644**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
€-Werte in Millionen										
Aus der Kapitalflussrechnung [1]										
Investitionen in Sachanlagen	5.874	4.247	3.559	2.423	3.653	4.158	4.827	4.975	4.844	**5.075**
Abschreibungen	7.169	4.146	3.023	3.264	3.364	3.575	4.067	4.368	4.999	**5.384**
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.337	7.146	-786	10.961	8.544	-696	-1.100	3.285	-1.274	**222**
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-15.857	26.479	-4.812	-8.950	-313	-6.537	-8.864	-6.829	-2.709	**-9.722**
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.396	-25.204	-2.915	1.057	-7.551	5.842	11.506	3.855	2.274	**9.631**
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.679	7.637	-3.915	2.706	5.432	989	1.452	4.842	5.479	**3.960**
Börsenkennzahlen										
Jahresendkurs (€)	46,80	66,50	26,70	37,23	50,73	33,92	41,32	62,90	68,97	**77,58**
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.022,1	1.037,8	957,7	1.003,8	1.050,8	1.066,0	1.066,8	1.068,8	1.069,8	**1.069,8**
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.027,3	1.047,3	959,9	1.003,8	1.051,5	1.067,1	1.067,1	1.069,1	1.069,8	**1.069,8**
Rating										
Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	BBB	BBB+	A-	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	**A-**
Moody's	Baa1	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A3	**A3**
Fitch	BBB+	A-	A-	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	A-	**A-**
DBRS	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	**A (low)**
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	277.771	271.704	274.330	258.628	258.120	267.274	274.605	275.384	279.857	**284.562**

1 Bis 3. August 2007 einschließlich Chrysler.
2 Werte für das Jahr 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst.
3 Der Wert für das Jahr 2013 wurde aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.

Glossar

BlueEFFICIENCY
Effizienzpakete zur Kraftstoffeinsparung. Dazu gehören innermotorische Maßnahmen, Karosserie-Gewichtseinsparungen, Leichtlaufreifen, Aerodynamik-Optimierungen, die ECO-Start-Stopp-Funktion und Weiteres.

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.

Compliance
Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung aller relevanten Gesetze, 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. S. 85 ff.

Equity-Methode
Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen.

Fair Value
Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen 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.

Industrie 4.0
Die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette. Vierte Industrielle Revolution auf Basis der Verschmelzung von physikalischer und virtueller Welt zu sogenannten »Cyber-Physischen Systemen« (CPS).

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.

INTELLIGENT DRIVE
Bei dieser neuen Technik von Mercedes-Benz analysieren intelligente Assistenzsysteme komplexe Situationen und erkennen dank verbesserter Umfeldsensorik Gefahrenpotenzial im Straßenverkehr noch besser.

Kapitalkosten
Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab. S. 78

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.

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.
S. 90

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.

Richtlinie für integres Verhalten
In der »Richtlinie für integres Verhalten«, die seit November 2012 gültig ist, werden die bei Daimler geltenden Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Handeln festgeschrieben. Fairness, Verantwortung und die Achtung von Gesetzen sind dabei wesentliche Prinzipien.

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.
S. 88 f.

Absatz **81 ff.,** 160, 166, 171, 174
Aktie **62 ff.**, 135 f.
Anleihen 65, **96 f.**
Autonomes Fahren **6 ff., 111**
Bestätigungsvermerk **285**
Brennstoffzelle **110**
Cash Flow **92 ff.**, 103 f., 201
Change-of-Control **137**
CO_2-Reduzierung **108 ff.**
Compliance **185 f.**
Corporate Governance 51, **180 ff.**
Dividende 63, **89**
EBIT **85 ff.**
Effizienzprogramme **77**
Eigenkapital **99 ff.**,104, 232 ff.
Eigenkapitalrendite – Return on Equity **87**
Ergebnis je Aktie (EPS) **85 ff.**
Ertragslage **85 ff.**, 102 f.
Ertragsteuern 87, 103, **219 ff.**
Finanzergebnis 88, 103, **219**
Geschäftswerte **208**
Hauptversammlung **64**, 194
Hybrid **108 ff.**
Integrität **185 f.**
Investitionen **95 f.**, 156
Investor Relations **65**
Konsolidierungskreis **215 ff.**
Konzernergebnis **85 ff.**, 198 f.
Nachhaltigkeit **105 ff.**
Net Assets **89 f.**
Pensionsverpflichtungen 91 f., 101, 236 ff.
Portfolioveränderungen **76 f.**
Rating **98**
Richtlinie für integres Verhalten **185 f.**, 188 f.
Segmentberichterstattung **265 ff.**
Strategie **66 ff.**
Umsatz **84**, 160, 166, 171, 174, 177, 216
Umsatzrendite – Return on Sales 78, **86 f.**, 160, 166, 171, 174, 177
Value Added **89 f.**
Verbindlichkeiten 91 ff., **244 f.**
Vergütungssystem **122 ff.**

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Umschlag

Wichtige Kennzahlen		Umschlag vorne
Geschäftsfelder		Umschlag vorne
Zahlen und Fakten 2015		Umschlag vorne

Daimler am Kapitalmarkt

A.01	Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes	62
A.02	Kennzahlen je Aktie	62
A.03	Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2015	63
A.04	Börsenkursentwicklung (indiziert)	63
A.05	Kennzahlen der Daimler-Aktie	64
A.06	Börsendaten der Daimler-Aktie	64
A.07	Aktionärsstruktur am 31.12.2015 nach Aktionärsgruppen	64
A.08	Aktionärsstruktur am 31.12.2015 nach Regionen	64

Ziele und Strategie

A.09	Strategische Handlungsfelder	67
A.10	Sachinvestitionen 2016 – 2017	71
A.11	Sachinvestitionen	71
A.12	Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2016 – 2017	71
A.13	Forschungs- und Entwicklungsleistungen	71

Grundlagen des Konzerns

B.01	Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern	74
B.02	Daimler-Konzernstruktur 2015	75
B.03	Berechnung des Value Added	77
B.04	Kapitalkostensatz	78

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

B.05	Wirtschaftswachstum	79
B.06	Automobilmärkte weltweit	80
B.07	Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars	82
B.08	Absatzstruktur Daimler Trucks	82
B.09	Marktanteile	83
B.10	Konzernumsatz nach Regionen	84
B.11	Umsatz nach Geschäftsfeldern	84

Ertragslage

B.12	EBIT nach Segmenten	85
B.13	Ergebnisentwicklung	86
B.14	Sonderfaktoren im EBIT	86
B.15	Umsatzrendite (Return on Sales)	87
B.16	Eigenkapitalrendite (Return on Equity)	87
B.17	Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern	87
B.18	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	88
B.19	Dividende je Aktie	89
B.20	Überleitung zum Net Operating Profit	89
B.21	Value Added	89
B.22	Net Assets (Durchschnitt)	90
B.23	Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende	90

Finanzlage

B.24	Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung	92
B.25	Free Cash Flow des Industriegeschäfts	93
B.26	Netto-Liquidität des Industriegeschäfts	94
B.27	Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns	94
B.28	Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)	94
B.29	Sachinvestitionen	95
B.30	Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern	95
B.31	Refinanzierungsinstrumente	97
B.32	Benchmarkemissionen	97
B.33	Rating	98

Vermögenslage

B.34 Verkürzte Konzernbilanz 99
B.35 Bilanzstruktur Daimler-Konzern 100

Daimler AG

B.36 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG 103
B.37 Bilanzstruktur der Daimler AG 104

Nachhaltigkeit

B.38 Forschungs- und Entwicklungsleistungen 107
B.39 Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern 107
B.40 Der Weg zur emissionsfreien Mobilität 108
B.41 CO_2-Emissionen im Durchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars in der EU 112
B.42 Mitarbeiter am 31.12.2015 nach Regionen 115
B.43 Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern 115
B.44 Spenden und Sponsoring im Jahr 2015 118

Vergütungsbericht

B.45 Vergütungsstruktur 123
B.46 Betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung 2015 123
B.47 Grundvergütung – fix 123
B.48 Jahresbonus – kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung 124
B.49 Jahresbonus 2015 124
B.50 Performance Phantom Share Plan (PPSP) – langfristig orientierte variable Vergütung 125
B.51 PPSP 2015 125
B.52 Vorstandsvergütung 2015 127
B.53 Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen 127
B.54 Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder 129
B.55 Gewährte Zuwendungen 130
B.56 Zufluss 132
B.57 Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats 134

Risiko- und Chancenbericht

B.58 Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/ Mögliches Ausmaß 138
B.59 Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen 141
B.60 Unternehmensspezifische Risiken/Chancen 146
B.61 Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen 149

Geschäftsfelder

C.01 Mercedes-Benz Cars 160
C.02 Absatz Mercedes-Benz Cars 160
C.03 Daimler Trucks 166
C.04 Absatz Daimler Trucks 166
C.05 Mercedes-Benz Vans 171
C.06 Absatz Mercedes-Benz Vans 171
C.07 Daimler Buses 174
C.08 Absatz Daimler Buses 174
C.09 Daimler Financial Services 177

Corporate Governance

D.01 Governance-Struktur 189

Konzernabschluss

E.01 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 198
E.02 Konzern-Gesamtergebnisrechnung 199
E.03 Konzernbilanz 200
E.04 Konzern-Kapitalflussrechnung 201
E.05 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 202

Tabellen E.06 bis E.92 im Konzernanhang
Inhaltsübersicht S. 197

Weitere Informationen

F.01 Zehnjahresübersicht 286
F.02 Daimler Weltweit 292

Daimler weltweit

F.02

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services
Europa						
Produktionsstandorte	11	7	3	7	–	–
Vertriebsstandorte	–	–	–	–	4.022	29
Umsatz (Mio. €)	34.214	10.815	8.852	2.824	–	7.326
Belegschaft	121.321	38.164	20.136	16.027	–	5.879
NAFTA						
Produktionsstandorte	1	14	1	1	–	–
Vertriebsstandorte	–	–	–	–	1.525	4
Umsatz (Mio. €)	19.646	17.066	1.377	293	–	9.637
Belegschaft	7.347	22.893	398	472	–	1.825
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	1	2	1	3	–	–
Vertriebsstandorte	–	–	–	–	634	3
Umsatz (Mio. €)	867	1.702	538	728	–	308
Belegschaft	361	10.482	1.816	1.362	–	425
Afrika						
Produktionsstandorte	1	–	–	1	–	–
Vertriebsstandorte	–	–	–	–	388	1
Umsatz (Mio. €)	1.424	1.181	201	92	–	308
Belegschaft	4.202	603	160	84	–	195
Asien						
Produktionsstandorte	2	3	–	2	–	–
Vertriebsstandorte	–	–	–	–	2.248	9
Umsatz (Mio. €)	25.956	6.227	298	135	–	1.147
Belegschaft	3.216	14.012	38	168	–	1.455
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	–	–	–	–	–	–
Vertriebsstandorte	–	–	–	–	250	2
Umsatz (Mio. €)	1.723	570	208	37	–	234
Belegschaft	494	237	91	34	–	196

Erläuterungen: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Internet, Informationen, Adressen

Informationen im Internet
Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website 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.

daimler.com/investoren

Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht
(deutsch, englisch)

Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal
(deutsch und englisch)

Verantwortung – Fokus Nachhaltigkeit 2015
(deutsch und englisch)

Daimler Unternehmensbroschüre – Ready to start up
(deutsch und englisch)

daimler.com/ir/berichte
daimler.com/downloads/de

Die genannten Publikationen können angefordert werden bei:
Daimler AG
Investor Relations, HPC 0324
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 92262
Fax +49 711 17 92287
order.print@daimler.com

Daimler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
www.daimler.com

Investor Relations
Tel. +49 711 17 95277
+49 711 17 92261
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

FSC
www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C016368

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
Mercedesstraße 137
70327 Stuttgart
Deutschland
www.daimler.com