

Rede

Bodo Uebber

Mitglied des Vorstands

der Daimler AG

Finanzen & Controlling und Daimler Financial Services

Jahres-Pressekonferenz

Stuttgart

7. Februar 2013

SPERRFRIST: 7. FEBRUAR 2013, 9 Uhr

- Es gilt das gesprochene Wort -

Überblick

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte nun näher auf die finanzwirtschaftlichen Kenngrößen unseres Abschlusses eingehen, der vorläufig und noch nicht testiert ist.

2012 war ein Jahr mit sehr uneinheitlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für unser Geschäft.

Allen voran haben die europäische Staatsschuldenkrise und die damit verbundene Konjunkturschwäche zu einer deutlichen Beeinträchtigung der Pkw-Nachfrage in Südeuropa geführt. Insgesamt fiel die Pkw-Nachfrage in den westeuropäischen Märkten mit weniger als 12 Millionen verkauften Autos auf das niedrigste Niveau seit 1993.

Mit einem Rückgang um 3% war der deutsche Pkw-Markt nicht ganz so stark betroffen, aber auch hier war die Entwicklung unbefriedigend.

Der europäische Lkw-Markt verlor knapp 10% seines Volumens. In Brasilien verbuchte die Lkw-Nachfrage aufgrund einer deutlichen Wachstumsabschwächung der Gesamtwirtschaft, aber auch wegen der Einführung einer strengeren Abgasnorm einen Einbruch von rund 20%.

Einzelne südeuropäische Transportermärkte haben bis zur Hälfte ihres Volumens verloren.

Dagegen haben sich sowohl die Pkw- als auch die Lkw-Märkte in den USA und in Japan insgesamt gut behauptet, wenngleich sich die Nachfrage im zweiten Halbjahr spürbar abschwächte.

Für nahezu alle wichtigen Märkte gilt: im Jahresverlauf und insbesondere im vierten Quartal hat die wirtschaftliche Dynamik kräftig nachgelassen. Dies alles hat sich in unseren Geschäftszahlen 2012 niedergeschlagen.

Wesentliche Kennzahlen

Dafür sind die Finanzkennzahlen, die wir Ihnen heute präsentieren können, sehr solide, auch wenn die EBIT-Werte etwas unter dem liegen, was wir zu Beginn des Jahres 2012 erwartet hatten.

Trotz der teilweise schwierigen Marktbedingungen haben wir 2012 ein EBIT von 8,6 Milliarden Euro erzielt, das waren 1,6% weniger als im Vorjahr. Aus dem laufenden Geschäft lag das EBIT bei 8,1 Milliarden.

Vor allem aufgrund des Verkaufs eines Anteils von 7,5% an der EADS und eines geringeren Steueraufwands lag das Konzernergebnis dagegen mit 6,5 Milliarden Euro rund eine halbe Milliarde über dem Vorjahreswert, je Aktie entspricht das 5 Euro 71.

Unsere Nettoliquidität im Industriegeschäft hat sich etwas verringert und erreichte zum Jahresende 11,5 Milliarden Euro. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Berichtsjahr auf 1,5 Milliarden Euro.

Auch unsere Bilanzkennziffern sind sehr ausgewogen. Unsere Eigenkapitalquoten bewegen sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Im Konzern betrug die Eigenkapitalquote zum Ende des Berichtsjahrs 26,5%, im Industriegeschäft auf einem Spitzenwert von 47,8%.

Aufgrund der höheren Volatilität am Kapitalmarkt und unseres zukünftigen weiteren Wachstums haben wir die Liquidität auf 16,6 Milliarden Euro erhöht.

Die Nettoliquidität des Industriegeschäfts hat sich im Verlauf des Jahres leicht verringert, lag aber immer noch auf einem hohen Niveau. Per Saldo erklärt sich die Veränderung der Netto-Industrie-Liquidität im Wesentlichen mit dem industriellen Free Cash Flow und der Dividendenzahlung, die im abgelaufenen Jahr bei 2,3 Milliarden Euro gelegen hatte.

Im Free Cash Flow des Industriegeschäfts wirkten sich einerseits die positiven Ergebnisbeiträge aus. Positive Effekte resultierten in Summe auch aus unseren M&A-Transaktionen: Die Reduzierung unseres Anteils an der EADS führte zu einem Zufluss von 1,7 Milliarden Euro. Dem standen andererseits Auszahlungen von rund einer halben Milliarde Euro für die Kapitaleinlagen bei der Engine Holding sowie unserem chinesischen Lkw-Joint-Venture gegenüber. Darüber hinaus haben wir dem Pensionsvermögen von EvoBus erstmals 350 Millionen Euro zugeführt.

Wie geplant haben wir unsere Investitionen zur Unterstützung des künftigen Wachstums nochmals deutlich gesteigert – mit entsprechender Wirkung im Free Cash Flow.

Das Working Capital stieg gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen im Rahmen unseres Volumenwachstums und des zunehmenden Exportanteils, da sich mehr Fahrzeuge in der Logistikkette zu internationalen Märkten befinden.

Im Q4 haben wir jedoch aufgrund der schwächer werdenden Nachfrage unsere Bestände deutlich abgebaut und das Working Capital um 1,2 Milliarden Euro gesenkt. Hierzu haben wir in unseren Werken punktuell Betriebsruhen verlängert und einzelne Schichten angepasst.

Konzernergebnis und Dividende

Das Ergebnis je Aktie ist gegenüber dem Vorjahr von 5 Euro 32 auf 5 Euro 71 gestiegen.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 10. April die Ausschüttung einer Dividende von 2 Euro 20 Cent pro Aktie vorschlagen. Dies entspricht der Ausschüttung des vergangenen Jahres und reflektiert das gute Ergebnis von 2012 sowie die erfolgreiche EADS-Transaktion.

Insgesamt ergibt das eine Ausschüttungssumme von 2,3 Milliarden Euro und entspricht rund 40% des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses.

Auch für die kommenden Jahre zielen wir auf Basis unserer Dividendenpolitik auf eine weiterhin nachhaltige Dividendenentwicklung ab.

Konzernabsatz

Sehen wir uns nun einzelne Zahlen noch etwas detaillierter an.

Unser Fahrzeugabsatz ist konzernweit um über 4% auf 2,2 Millionen Einheiten gestiegen – der höchste Wert in unserer Unternehmensgeschichte. Das hat seine Ursache im neuen Absatzrekord bei Mercedes-Benz Cars und einem kräftigen Anstieg bei Daimler Trucks.

Unsere Transporter konnten sich dem schwachen Marktumfeld in Westeuropa, ihrem wichtigsten Absatzmarkt, nicht entziehen. Der Absatz von Mercedes-Benz Vans ging deshalb um 4,5% auf 252.000 Einheiten zurück. Dennoch konnten wir unseren Marktanteil im Segment der mittelgroßen und großen Transporter in Westeuropa mit rund 18% verteidigen. Mit dem neuen Stadtlieferwagen Citan sind wir seit der zweiten Jahreshälfte 2012 auch im Segment der kleinen Transporter vertreten.

Eine vergleichbare Entwicklung gab es auch bei Daimler Buses: Mit einem um 19% rückläufigen Absatz von Komplettbussen und Fahrgestellen lagen wir zwar deutlich unter dem Vorjahresniveau, konnten aber in unseren Kernmärkten die Position als Marktführer im Segment für Busse über 8 Tonnen behaupten.

Bei unseren Pkw-Verkäufen wurde Deutschland im Jahr 2012 durch die USA als größter Absatzmarkt abgelöst. Im US-amerikanischen Markt haben wir mit fast 300.000 Fahrzeugen einen neuen Absatzrekord aufgestellt.

In Deutschland blieb der Absatz mit 290.000 Pkw auf Vorjahresniveau. In den übrigen westeuropäischen Märkten konnte vor allem durch eine sehr erfreuliche Entwicklung in Großbritannien ein leichter Zuwachs erzielt werden.

Mit der Absatzentwicklung in China können wir nicht zufrieden sein, obwohl der Verkauf an Endkunden mit plus 4% leicht zugenommen hat. Um den Absatz hier wieder kräftig anzukurbeln, haben wir die bereits von Dieter Zetsche genannten Maßnahmen ergriffen.

Wie Sie auf dem Schaubild sehen können, weisen wir eine sehr ausgewogene regionale Absatzverteilung auf. Dies trägt bei unterschiedlichen regionalen Marktentwicklungen zur Stabilität des Gesamtsystems bei.

Daimler Trucks hat den Absatz im Jahr 2012 um 9% auf 462.000 Fahrzeuge gesteigert. Damit sind wir weiterhin der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 Tonnen.

Im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise und der damit verbundenen Kaufzurückhaltung ist unser Absatz in Westeuropa um 6% zurückgegangen. In Lateinamerika führten die Einführung einer strengeren Abgasnorm im Hauptmarkt Brasilien sowie die schwache Verfassung der Gesamtwirtschaft zu einem starken Absatzrückgang um 25%.

In der NAFTA-Region haben wir aufgrund eines hohen Ersatzbedarfs ein deutliches Absatzplus von 18% erzielt. Die Nachfrage ließ allerdings in der zweiten Jahreshälfte nach, weil viele Lkw-Kunden ihre Kaufentscheidung infolge der eingetrübten Wirtschaftsaussichten verschoben haben.

In Asien wurden 21% mehr Fahrzeuge verkauft. Besonders kräftig stieg der Absatz in Japan, wo die Nachfrage von den Wiederaufbauaktivitäten nach der Naturkatastrophe im Vorjahr gestützt war.

Weltweit konnte Daimler Trucks in vielen Ländern und Regionen Marktanteile hinzugewinnen und damit auch seine Marktführerschaft ausbauen.

Umsatz

Daimler erzielte im Jahr 2012 einen Konzernumsatz von 114,3 Milliarden Euro, ein Plus von 7%. Wechselkursbereinigt erhöhte sich der Umsatz um 4%.

Analog zum Absatz verlief auch die Umsatzentwicklung in den Fahrzeug-Geschäftsfeldern: Während bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks der Umsatz zulegte, lagen die Umsatzerlöse bei Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses unter den Vorjahreswerten.

Zum Umsatzanstieg bei Mercedes-Benz Cars haben vor allem die höheren Absatzvolumen der neuen Kompaktwagen und der Markterfolg unserer SUVs beigetragen. Bei Daimler Trucks stieg der Umsatz um 9% und damit in der Größenordnung des Absatzes.

In regionaler Hinsicht erhöhte sich der Konzernumsatz besonders stark in der NAFTA. Hier war ein Anstieg um 23% auf 31,9 Milliarden Euro zu verzeichnen. Sowohl Mercedes-Benz Cars als auch Daimler Trucks konnten insbesondere in den USA erhebliche Zuwächse erzielen. Aber auch in Asien, und hier vor allem in Japan, sowie in Russland konnten wir den Umsatz deutlich steigern.

In Westeuropa blieb der Umsatz unserer Geschäftsfelder infolge der insgesamt unbefriedigenden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auf Vorjahresniveau.

Der Blick auf die Umsatztafel zeigt aber, dass wir eine balancierte regionale Struktur aufweisen und von unserer weltweiten Strategie nachdrücklich profitieren.

Dass sich die Struktur über die Jahre verändert hat, zeigt eindrucksvoll das nachfolgende Schaubild, auf dem wir einen Vergleich der regionalen Umsatzverteilung zwischen den Jahren 2007 und 2012 dargestellt haben. Während der Anteil Westeuropas inklusive Deutschlands von 50% auf 34% zurückgegangen ist, hat das relative Gewicht von China von 2% auf heute 9% zugelegt.

EBIT Daimler-Konzern

Lassen Sie mich damit zum Ergebnis kommen.

Auf Konzernebene weist Daimler für das Geschäftsjahr 2012 ein EBIT von 8,6 Milliarden Euro aus. Die im zweiten Halbjahr zunehmend schwieriger gewordenen Marktbedingungen haben in allen automobilen Geschäftsfeldern zu Ergebnismrückgängen gegenüber dem Vorjahr geführt. Das Ergebnis von Daimler Financial Services lag auf dem Niveau von 2011.

Enthalten sind im EBIT zudem deutlich höhere Aufwendungen infolge der Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie Effekte aufgrund gesunkener Abzinsungsfaktoren. Diese beliefen sich 2012 auf 547 Millionen Euro, im Vorjahr waren es 225 Millionen.

Mit den Umsatzrenditen in unseren Fahrzeuggeschäften lagen wir im Jahr 2012 sowohl unter den Vorjahreswerten als auch unter unseren Zielrenditen. Es bleibt jedoch unser Anspruch, diese Zielrenditen zu erreichen, und wir arbeiten weiter mit Nachdruck auf dieses Ergebnisniveau hin.

Das EBIT aus dem laufenden Geschäft, das heißt ohne Sonderfaktoren, lag mit 8,1 Milliarden Euro über unserer im Rahmen der Q3-Disclosure gegebenen Ergebnisprognose. Der größte

Sondereffekt resultierte im Jahr 2012 mit 709 Millionen Euro aus dem Verkauf von 7,5% der Anteile an der EADS.

EBIT Mercedes-Benz Cars

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars erreichte im Berichtsjahr ein EBIT von 4,4 Milliarden Euro. Die Umsatzrendite lag bei 7,1%.

Außer dem gestiegenen Absatz trugen die Wechselkurse positiv zur Ergebnisentwicklung bei.

Wir haben im abgelaufenen Jahr unsere Vorleistungen für neue Produkte und Technologien nochmals intensiviert und unsere Produktionskapazitäten ausgebaut. Aufwendungen für die Reduzierung der CO₂-Emissionen und ein zusätzlicher „Content“ in den Fahrzeugen zu ihrer weiteren Attraktivierung haben sich ebenfalls in höheren Kosten niedergeschlagen. Darüber hinaus waren ein ungünstigerer Modell-Mix und eine Verschiebung der regionalen Absatzstruktur zu verzeichnen.

Diese Ergebnisbelastungen konnten nur zum Teil durch weitere Effizienzverbesserungen ausgeglichen werden.

EBIT Daimler Trucks

Das EBIT von Daimler Trucks lag mit 1,7 Milliarden Euro ebenfalls unter dem Vorjahresergebnis. Die Umsatzrendite belief sich auf 5,5%.

Das Ergebnis war einerseits geprägt durch das deutliche Absatz- und Umsatzwachstum in der NAFTA-Region und in Asien. Geringere Garantieforderungen infolge einer verbesserten Produktqualität und Wechselkurseffekte trugen ebenfalls positiv zum Ergebnis bei.

Andererseits entstanden auch im Truck-Geschäft Aufwendungen durch die aktuelle Produkt-offensive. Die rückläufige Nachfrage in Brasilien und in Westeuropa hat das Ergebnis belastet.

Das Ergebnis des Vorjahres enthielt Aufwendungen von 70 Millionen Euro infolge der Naturkatastrophe in Japan sowie Belastungen aus der Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an Kamaz in Höhe von 32 Millionen Euro.

EBIT Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans erwirtschaftete im Jahr 2012 ein Ergebnis von 541 Millionen Euro. Die entsprechende Umsatzrendite lag bei 6,0%.

Der Ergebnisrückgang gegenüber dem Vorjahr ist unter anderem auf einen geringeren Absatz zurückzuführen, der vor allem durch einen deutlich schwächeren Transportermarkt in Westeuropa bedingt war.

Im Zusammenhang mit der Abwertung des chinesischen Joint Ventures Fujian Benz Automotive Corporation fielen Aufwendungen von 64 Millionen Euro an. Darüber hinaus

haben wir Aufwendungen für die Markteinführung des neuen Stadtlieferwagens Citan und den Anlauf des neuen Sprinter in Argentinien verbucht.

Gegenläufig hat sich unsere gute Produktqualität in geringeren Garantieaufwendungen niedergeschlagen, und auch aus den Wechselkursen gab es etwas Rückenwind.

EBIT Daimler Buses

Ein schwieriges Geschäftsjahr haben unsere Kollegen aus dem Busgeschäft hinter sich. Der Fahrgestellmarkt in Lateinamerika ist förmlich eingebrochen, und auch das Komplettbusgeschäft in Europa war nicht einfach.

Das EBIT von Daimler Buses lag bei minus 232 Millionen Euro. Die Umsatzrendite belief sich auf minus 5,9%.

Darin enthalten sind jedoch Aufwendungen von 155 Millionen Euro aus der Repositionierung des europäischen und nordamerikanischen Busgeschäfts. Bei den Bussen hat sich die Wechselkursentwicklung negativ im Ergebnis ausgewirkt.

EBIT Daimler Financial Services

Daimler Financial Services erzielte mit 1,3 Milliarden Euro ein EBIT auf dem Niveau des Vorjahres. Die Eigenkapitalrendite lag bei 21,9%.

Ein höheres Vertragsvolumen und Wechselkurseffekte trugen positiv zur Ergebnisentwicklung bei.

Gegenläufig wirkten sich geringere Zinsmargen und eine Normalisierung der Risikokosten, die im Vorjahr noch außergewöhnlich niedrig gewesen waren, auf das Ergebnis aus. Aufwendungen entstanden auch im Zusammenhang mit der Ausweitung des Portfolios.

Erwartungen für die Automobilmärkte

Meine sehr verehrten Damen und Herren, damit komme ich zum Ausblick für das laufende Jahr und zu unserer Einschätzung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Wir gehen davon aus, dass Europa, d. h. vor allem Westeuropa, auch in diesem Jahr infolge der hohen Verschuldung zahlreicher Staaten und den damit verbundenen Unsicherheiten und fiskalischen Konsolidierungsbemühungen weiterhin ein schwieriges Marktumfeld bieten wird.

Dagegen erwarten wir für die US-amerikanische Wirtschaft einen moderaten Zuwachs, wenngleich auch in den USA die generelle Verschuldungsproblematik bestehen bleibt. Die Geldpolitik dürfte in diesem schwierigen Umfeld nach unserer Einschätzung weiterhin expansiv und unterstützend sein.

Angesichts der in Summe eher schwachen Perspektiven für die Konjunktur in den Industrieländern werden erneut die Schwellenländer das Wachstum der Weltwirtschaft

stützen. Allen voran China, wenn die dort eingeleiteten Maßnahmen zur Stabilisierung und zum weiteren Wachstum der Wirtschaft greifen.

Insgesamt bleibt die Entwicklung wichtiger Märkte auch zu Jahresbeginn 2013 weiterhin schwach. Für das zweite Halbjahr sind wir jedoch optimistischer als für die erste Jahreshälfte.

Nach unserer derzeitigen Einschätzung dürfte die weltweite Pkw-Nachfrage im laufenden Jahr um 2 bis 4% wachsen. Dieses Wachstum wird voraussichtlich überwiegend von einem weiter expandierenden chinesischen Markt und einer moderaten Nachfragesteigerung in den USA bestimmt. Vom westeuropäischen Markt sind hingegen keine Impulse zu erwarten.

Auch im Hinblick auf die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw dürfte die Dynamik vom chinesischen Markt kommen. Für die NAFTA und Europa rechnen wir mit einem schwachen Jahresbeginn und einer auf das Gesamtjahr gesehen rückläufigen Entwicklung. Dagegen erwarten wir für Brasilien eine Marktbelebung infolge verbesserter volkswirtschaftlicher Perspektiven und weiterhin günstiger Finanzierungsbedingungen.

Wir reagieren auf diese Marktentwicklung und passen unsere Kapazitäten entsprechend an. Wie in der vergangenen Woche angekündigt, beabsichtigen wir in der NAFTA die Zahl unserer Produktions-Mitarbeiter um bis zu 1.300 zu senken. Wenn die Nachfrage wieder anzieht, können wir diese Mitarbeiter kurzfristig wieder zurückholen.

Für den europäischen Transportermarkt müssen wir mit einem Rückgang von etwa 5% gegenüber dem Niveau des vergangenen Jahres rechnen. Für die USA sind wir weiter optimistisch.

Last but not least erwarten wir für den Busmarkt in Westeuropa, dass er leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Die Nachfrage in Lateinamerika sollte nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2012 wieder moderat zulegen.

Absatzausblick

Was bedeutet das für unser Geschäft?

Für Mercedes-Benz Cars erwarten wir in diesem Jahr einen neuen Absatzrekord. Einen großen Beitrag zum Absatzwachstum werden die neuen Modelle im volumenstarken Kompaktwagen-segment leisten. Im April wird mit dem viertürigen Coupé CLA bereits das dritte Modell in diesem Segment auf den Markt kommen.

Ebenfalls ab April sind nach einer umfangreichen Überarbeitung die neue E-Klasse Limousine und das T-Modell bei unseren Niederlassungen und Vertragspartnern erhältlich. Von der neuen S-Klasse, der wichtigsten automobilen Modellneuheit des Jahres, erwarten wir deutliche Impulse in der zweiten Jahreshälfte.

Auch Daimler Trucks rechnet mit leicht steigenden Verkaufszahlen. In Europa werden uns dabei die volle Verfügbarkeit der Modelle Actros und Antos sowie die Einführung des Arocs unterstützen. Auch in den anderen für uns wichtigen Regionen haben wir starke Produkte im Angebot und wollen damit Marktanteile gewinnen.

Mercedes-Benz Vans plant mit steigenden Absatzzahlen; dazu wird auch der neue Mercedes-Benz Citan beitragen.

Bei Daimler Buses sollten unter anderem Großaufträge in Brasilien im Vorfeld der Fußball-Weltmeisterschaft 2014 und der Olympischen Spiele 2016 zu einem Absatzanstieg beitragen.

Investitionen, Forschung und Entwicklung

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren kontinuierlich erweitern sowie zusätzliche Produktions- und Vertriebskapazitäten aufbauen. Gleichzeitig wollen wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilbranche federführend mitgestalten.

Im Berichtsjahr haben wir deshalb die Sachinvestitionen auf 4,8 Milliarden Euro erhöht und werden in den Jahren 2013 und 2014 nochmals rund 10,2 Milliarden in Sachanlagen investieren. Damit übertreffen wir erneut das bereits sehr hohe Niveau der beiden vorausgegangenen Jahre.

Auch unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen blieben im Berichtsjahr mit 5,6 Milliarden Euro auf einem sehr hohen Niveau. Damit werden wir die Technologieführerschaft von Daimler behaupten und unsere Wettbewerbsposition stärken. Dazu werden wir in den beiden Folgejahren insgesamt 10,8 Milliarden Euro für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten einsetzen.

Wesentliche Projekte sind unter anderem die Vorbereitungen für die neue S-Klasse, die Nachfolgemodelle der C- und E-Klasse sowie die neuen smart-Modelle. Außerdem investieren wir in neue emissionsarme und sparsame Motoren sowie in alternative Antriebssysteme und innovative Sicherheitstechnologien.

Da bei Daimler Trucks wichtige Produkt- und Motorenprojekte mittlerweile realisiert sind, liegen die anstehenden Forschungs- und Entwicklungsausgaben hier unter dem Niveau der Vorjahre.

Fit for Leadership

Mit dem Ziel, unsere Wachstumsstrategie auf ein solides finanzwirtschaftliches Fundament zu stellen, haben wir in allen Geschäftsfeldern die bereits von Dieter Zetsche genannten Programme zur Steigerung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit eingeleitet.

Im Programm »Fit for Leadership« bei Mercedes-Benz Cars bündeln wir bestehende und zusätzliche Effizienzmaßnahmen. Kurzfristig geht es vor allem um Maßnahmen zur Ergebnissicherung. Von besonderer Bedeutung ist aber auch die langfristige Komponente, die eine Optimierung unserer Entwicklungs-, Produktions- und Vertriebsstrukturen beinhaltet.

Insgesamt wollen wir mit »Fit for Leadership« bis zum Jahresende 2014 eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen um rund 2 Milliarden Euro realisieren. Etwa ein Drittel davon soll bereits in diesem Jahr erreicht werden.

Circa 40% des gesamten Einsparvolumens soll aus der Reduzierung von Materialkosten erbracht werden.

Gleichzeitig steigern wir unsere Flexibilität in der Produktion. Das betrifft nicht nur die Reduzierung der Fertigungszeit pro Fahrzeug, sondern auch die Erweiterung unseres

Produktionsnetzwerks. Und wenn nötig, können wir Kapazitätsspitzen zum Beispiel durch eine Fertigung der A-Klasse bei Valmet in Finnland abdecken. Insgesamt werden die produktionsbezogenen Maßnahmen rund 20% zu den angestrebten Kostenverbesserungen beisteuern.

Mit Hilfe struktureller Maßnahmen wollen wir unseren Mitteleinsatz noch effizienter gestalten, das heißt, Fahrzeuge schneller und mit weniger Aufwand entwickeln, und dies wird sich entsprechend positiv in unseren Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen niederschlagen. In Summe wollen wir damit aus den Fixkosten einschließlich der Vertriebs- und Verwaltungskosten weitere 40% des Einsparvolumens erbringen.

Alle Maßnahmen in Summe führen dazu, dass wir den Breakeven-Punkt bei Mercedes-Benz Cars weiter optimieren und künftig in noch effizienteren Geschäftsstrukturen operieren werden.

Daimler Trucks #1

Bei Daimler Trucks haben wir das Programm Daimler Trucks #1 aufgesetzt in Weiterführung der Global Excellence Strategy.

Unser Ziel ist es, aus einzelnen regionalen Champions den weltbesten Truckhersteller zu machen. Dazu nutzen wir unsere Größenpotenziale. Aber wir wollen nicht nur der größte, sondern auch der profitabelste weltweit aufgestellte Lkw-Hersteller sein.

Die Programme unserer Geschäftsbereiche haben in den regionalen Geschäften eine starke Dynamik entfaltet. Im Fokus stehen hier neben Wachstumsthemen die Senkung von Fix- und Materialkosten sowie die Optimierung der Produktions- und Qualitätskosten.

Die angekündigten Personalanpassungen in den Verwaltungsbereichen in Deutschland und Brasilien, die wir sozialverträglich und über freiwillige Vereinbarungen umsetzen werden, helfen uns bei der Realisierung der angestrebten nachhaltigen Ergebnisverbesserungen um 1,6 Milliarden Euro.

Die geschäftsbereichs-übergreifenden Initiativen haben die Grundlage für die Nutzung von Potenzialen geschaffen, die nun „Truck-weit“ ausgeschöpft werden können.

Mit dem Ausbau der Modulstrategie entwickeln wir einen globalen Baukasten, der sowohl die Nutzung der globalen Skalenvorteile ermöglicht als auch die Differenzierung der Produkte. Wir rollen unsere Plattformen in den Märkten aus und fahren die markenspezifischen Varianten auf das zurück, was wirklich notwendig ist, um in den lokalen Märkten erfolgreich zu sein.

In Asien wollen wir Synergien zwischen unseren Standorten in Japan und Indien verstärkt nutzen. Unser Ziel ist es, in allen Regionen zusätzliche Wachstumssynergien zu erzielen.

Auch im Vertrieb und Aftersales-Geschäft haben wir Initiativen gestartet. Gerade im Aftersales-Bereich können wir mit globalen Benchmarks Potenziale heben.

Von den gesamten Kosteneinsparungen im Rahmen von Daimler Trucks #1, die 70% des Programmolumens ausmachen, entfallen etwa die Hälfte auf Materialkosten und 20% auf Produktionskosten. Die restlichen 30% werden durch Einsparungen bei den Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen sowie bei den Fixkosten einschließlich der Verwaltungs- und Vertriebskosten erbracht.

Ausblick 2013 für das EBIT aus dem laufenden Geschäft

Damit komme ich zu unseren Ergebniserwartungen für das laufende Jahr.

Wir gehen davon aus, dass sich wichtige Märkte auch in der ersten Jahreshälfte 2013 zunächst nur schwach entwickeln werden und rechnen daher für das erste Halbjahr mit einem im Vergleich zum Vorjahr schwächeren Ergebnisverlauf. Dabei dürfte das erste Quartal markt- und modellzyklusbedingt das schwächste im Jahresverlauf sein.

Aufgrund der geplanten Produktneuheiten, der Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und einer zunehmenden Wirkung der eingeleiteten Effizienzprogramme erwarten wir für das zweite Halbjahr 2013 eine Ergebnisverbesserung gegenüber dem Niveau der ersten Jahreshälfte.

Auf Basis der erwarteten Erholung im zweiten Halbjahr gehen wir derzeit davon aus, dass das Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft im Jahr 2013 die Größenordnung des Vorjahres erreichen wird.

Blick über das Jahr 2013 hinaus

Unser Blick führt aber bereits über das Jahr 2013 hinaus.

Nach den bereits angesprochenen Produkteinführungen, die wir in diesem Jahr und dem nächsten Jahr planen, wird Mercedes-Benz Cars im Jahr 2014 über ein verjüngtes Modellangebot verfügen.

Daimler Trucks wird davon profitieren, dass die Produktoffensive und die regionalen Produktneueinführungen weitgehend abgeschlossen sind. Außerdem werden die Euro VI-Vorgaben in Europa für Impulse sorgen.

Darüber hinaus werden sich die Programme zur Effizienzsteigerung dann in allen Geschäftsfeldern positiv im Ergebnis auswirken.

Und nicht zuletzt wird unser überarbeitetes Geschäftsmodell in China zu einer besseren Nutzung der dortigen Wachstumschancen führen.

Daher erwarten wir für das Jahr 2014 und die Folgejahre für alle automobilen Geschäftsfelder und den Konzern insgesamt steigende operative Ergebnisse.

Meine Damen und Herren, vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit! Wir stehen Ihnen nun für Ihre Fragen zur Verfügung.

Die Ergebnisse in diesem Dokument sind vorläufig und wurden weder durch den Aufsichtsrat bereits genehmigt noch von dem externen Wirtschaftsprüfer geprüft.

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung zukünftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschärfung der Staatsschuldenkrise in der Eurozone, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, 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 Fahrzeugemission, 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 im aktuellen Geschäftsbericht von Daimler unter der Überschrift »Risikobericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.