

Reden

Dr. Dieter Zetsche

**Vorstandsvorsitzender
der Daimler AG
und Leiter Mercedes-Benz Cars**

und

Bodo Uebber

**Mitglied des Vorstands
der Daimler AG
Finanzen & Controlling und Daimler Financial Services**

**Jahrespressekonferenz
Stuttgart**

2. Februar 2017

SPERRFRIST: 2. FEBRUAR 2017, 9.00 Uhr

- Es gilt das gesprochene Wort -

Inhaltsverzeichnis

	Seite
<u>Dr. Dieter Zetsche:</u>	
Begrüßung	2
Rückblick	2
 <u>Bodo Uebber:</u>	
Mercedes-Benz Cars	4
Daimler Trucks	5
Mercedes-Benz Vans	6
Daimler Buses	6
Daimler Financial Services	7
Finanzkennzahlen Daimler-Konzern	8
Investitionen in die Zukunft	9
 <u>Dr. Dieter Zetsche:</u>	
Ausblick	11

Dr. Dieter Zetsche
Vorstandsvorsitzender
der Daimler AG
und Leiter Mercedes-Benz Cars

Begrüßung

Guten Morgen, meine Damen und Herren!

Wir veröffentlichen heute unsere Bilanz für das Jahr 2016. Und soviel gleich zu Beginn: Daimler hat bei Absatz, Umsatz und Ergebnis mehr erreicht denn je. Was aber genauso wichtig ist: Im bislang besten Jahr unserer Firmengeschichte haben wir auch den größten Wandel bei Daimler angestoßen. Wer die Zukunft des Autos von der Spitze aus gestalten will, braucht beides: Finanzkraft und Innovationskraft. Wir haben 2016 unter Beweis gestellt: Die Kombination beider Faktoren ist bei Daimler heute stärker denn je.

Lassen Sie mich kurz auf die Highlights des vergangenen Jahres eingehen.

Rückblick

Bei Mercedes-Benz haben wir uns 2011 vorgenommen, bis 2020 auch beim Absatz führender Premiumhersteller zu werden. Dieses Ziel haben wir bereits 2016 erreicht: Mercedes steht an der Spitze des Premiumsegments. Unsere Absatzdynamik resultiert besonders aus der Stärke und Attraktivität unserer Produkte, von denen wir 2016 einige neu eingeführt haben. Darunter sind die neue E-Klasse, das GLC Coupé und eine ganze Reihe emotionaler Traumwagen – vom SL und SLC bis hin zu den Cabrios der C- und der S-Klasse. Insgesamt hat Mercedes-Benz Cars 2,2 Millionen Pkw abgesetzt – 10 Prozent mehr als im Vorjahr.

Dazu hat auch smart beigetragen. Im Jahr 2016 stieg der Absatz um 19 Prozent auf den neuen Höchststand von insgesamt 144.400 Fahrzeugen. Besonders beliebt war smart in China. Dort wuchsen die Verkäufe im Vergleich zum Vorjahr um 70 Prozent. Einen Elektroantrieb gibt es bei smart seit zehn Jahren. Jetzt haben wir das gesamte Portfolio von smart elektrifiziert.

Ein weiterer Absatztreiber ist unsere Sportwagen-Marke Mercedes-AMG. 2016 hat AMG rund 100.000 Fahrzeuge ausgeliefert. Das ist ein Plus von 44 Prozent. Grundlage des Wachstums ist die laufende Modelloffensive: 2016 wurde das Portfolio um mehr als zehn Modelle erweitert. 2017 feiern wir Jubiläum: Seit 50 Jahren bringt AMG die Faszination des Motorsports auf die Straße. Und das beste Geschenk machen sich unsere Ingenieure selbst: Dieses Jahr werden wir ein Hypercar vorstellen – mit dem Hybridantrieb aus der Formel 1 und Straßenzulassung. Das gibt einen Ausblick auf die Zukunft von AMG. Unsere Kunden lieben Performance. Und wir werden definieren, wie Performance im Zeitalter der Elektrifizierung aussieht.

Daimler Trucks war 2016 auf schwierigem Terrain unterwegs. Die Marktführerschaft in wichtigen Kernmärkten haben wir gehalten. Daimler Trucks bleibt der weltweit größte Hersteller von Lkw über sechs Tonnen. Der Absatz ging 2016 unterm Strich aber um

17 Prozent zurück. Während aus Europa positive Impulse kamen, verringerte sich unser Absatz in Lateinamerika nochmals deutlich – vor allem durch die Rezession in Brasilien. Ein gemischtes Bild auch in Asien: In Japan konnten wir unsere Verkäufe leicht steigern; in Indien und im erneut stark rückläufigen indonesischen Markt sank unser Absatz. In der NAFTA-Region lag der Absatz signifikant unter den außergewöhnlich hohen Verkäufen des Vorjahres. Mit einem Marktanteil von 39 Prozent sind wir in den Gewichtsklassen 6-8 aber mit großem Abstand Marktführer. Der in den USA meistverkaufte Lkw der schweren Klasse 8 ist der Freightliner Cascadia. Über 400.000 Cascadia-Trucks wurden seit der Markteinführung des ersten Modells im Jahr 2007 abgesetzt. Im September haben wir den neuen Cascadia vorgestellt. In dem Truck steckt die Arbeit von 800 Ingenieuren und Investitionen in Höhe von rund 300 Millionen Dollar. Im Ergebnis setzt der Cascadia bei Konnektivität, Effizienz und Sicherheit erneut den Maßstab. Viele weitere Belege für unseren Technologievorsprung haben wir im Herbst bei der IAA in Hannover vorgestellt. Dazu später mehr.

Mercedes-Benz Vans hat seinen Erfolgskurs fortgesetzt und 2016 einen neuen Absatzrekord verbucht. Das Vorjahr haben wir um zwölf Prozent übertroffen. Vor allem V-Klasse und Vito treiben das Wachstum. Beide sind jetzt auch in China verfügbar. Weiterhin stark nachgefragt wird auch unser Sprinter – besonders in Nordamerika. Wir bauen deshalb in South Carolina ein neues Produktionswerk. Dafür investieren wir eine halbe Milliarde Dollar und schaffen bis zu 1.300 Stellen. Das Portfolio von Mercedes-Benz Vans erweitern wir 2017 um den ersten Pickup eines Premiumherstellers. Die Markteinführung der X-Klasse beginnt Ende des Jahres.

Die Geschäftsentwicklung von Daimler Buses war auch im Jahr 2016 geprägt von der schwierigen Wirtschaftslage in Lateinamerika. Sie führte zu einem Rückgang beim Absatz: Weltweit haben wir sieben Prozent weniger Busse und Fahrgestelle verkauft. Die uneingeschränkte Marktführerschaft in unseren klassischen Kernmärkten konnten wir aber behaupten oder – wie in Europa und Brasilien – weiter ausbauen.

Daimler Financial Services hat ein weiteres Rekordjahr hingelegt. Weltweit haben wir rund 1,6 Millionen neue Finanzierungs- und Leasingverträge abgeschlossen. Der Vertragsbestand stieg erstmals auf über vier Millionen. Der Wert aller weltweit finanzierten oder verleaste Fahrzeuge legte auf fast 133 Milliarden Euro zu – ein Plus von 14 Prozent. Zum Anstieg des Vertragsvolumens hat der Erwerb des Leasing-Spezialisten Athlon beigetragen. Durch diese strategische Investition werden wir zu einem starken Player im europäischen Flottengeschäft.

Damit komme ich zu den Ergebnissen des Geschäftsjahrs 2016. Zunächst die wichtigsten Finanzkennzahlen. Bodo Uebber stellt Ihnen im Anschluss die Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder und die weiteren Details unserer Konzernzahlen vor.

Der Konzernumsatz stieg um 3 Prozent auf 153,3 Milliarden Euro. Das Konzern-EBIT lag bei 12,9 Milliarden Euro, um Sonderfaktoren bereinigt waren es 14,2 Milliarden Euro. Das Konzernergebnis erreichte 8,8 Milliarden Euro. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende von 3,25 Euro je Aktie vorschlagen. Möglich gemacht haben das unsere 282.000 Mitarbeiter. Deshalb an der Stelle ein herzliches Danke an alle Kolleginnen und Kollegen für ihre großartige Leistung und ihren unermüdlichen Einsatz im vergangenen Jahr! Die anspruchsberechtigten Beschäftigten der Daimler AG bekommen im April eine Ergebnisbeteiligung in Höhe von 5.400 Euro.

Und damit übergebe ich an Bodo Uebber.

Bodo Uebber
Mitglied des Vorstands
der Daimler AG
Finanzen & Controlling und Daimler Financial Services

Vielen Dank, Dieter!

Mercedes-Benz Cars

Meine Damen und Herren, nachdem Dieter Zetsche Ihnen einen Gesamtüberblick über die Entwicklung im Konzern gegeben hat, will ich gleich zu den Details der einzelnen Geschäftsfelder kommen. Lassen Sie mich vorausschicken, dass die Finanzkennzahlen wie immer zu diesem Zeitpunkt noch vorläufig und ungeprüft sind.

Mercedes-Benz Cars hat 2016 seinen äußerst profitablen Wachstumskurs fortgesetzt: Der Absatz stieg um 10% auf den neuen Höchststand von 2,2 Millionen Fahrzeuge. Der Umsatz ist um 7% auf 89,3 Milliarden Euro gewachsen.

Auch das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT konnte trotz hoher Vorleistungen für unsere Produktoffensive auf 8,9 Milliarden Euro gesteigert werden; das sind 7% mehr als im Vorjahr. Und damit haben wir unsere Zielrendite von 10% erneut erreicht.

Ausschlaggebend für die erfreuliche Geschäftsentwicklung war der Erfolg unserer neuen Produkte. Vor allem die Geländewagen erfreuten sich großer Beliebtheit: Unser Absatz im SUV-Segment stieg um 31% auf 712.000 Fahrzeuge. Allein vom neuen GLC haben wir mehr als 250.000 Einheiten abgesetzt. Das SUV-Segment macht mittlerweile rund ein Drittel unseres Gesamtabsatzes aus.

Weiterhin sehr erfolgreich waren auch die Modelle der A-/B-Klasse und der C-Klasse. Die E-Klasse erreichte im Jahr des Modellwechsels nahezu das Vorjahresvolumen. Das neue Modell wurde von den Kunden äußerst positiv aufgenommen und sorgte bereits ab dem dritten Quartal für kräftige Wachstumsimpulse.

Weiterhin sehr gut behauptet hat sich unser Flaggschiff, die S-Klasse: Auch im Jahr 2016 war sie mit 84.000 abgesetzten Fahrzeugen die meistverkaufte Luxuslimousine der Welt. Vom smart fortwo und smart forfour haben wir im Berichtsjahr 144.000 Fahrzeuge verkauft, deutlich mehr als jemals zuvor.

In fast allen Regionen konnten wir Marktanteile hinzugewinnen. Mercedes-Benz ist nicht nur stärker gewachsen als der weltweite Pkw-Markt, sondern hat auch die meisten Fahrzeuge im Premiumsegment ausgeliefert. Sowohl in Deutschland und einigen europäischen Kernmärkten als auch in den USA, Kanada und Japan sind wir die Nummer eins im Premiumsegment.

In Europa haben wir unseren Absatz um 12% gesteigert. Darüber hinaus haben wir unsere Position in China deutlich verbessert. Unser Absatz ist hier um 22% auf 488.000 Fahrzeuge gewachsen. 65% davon stammen aus lokaler Produktion. Insgesamt weist die Verteilung unseres Absatzes über die wichtigen Regionen eine sehr ausgewogene Struktur auf.

Der höhere Absatz von Mercedes-Benz Cars war auch ausschlaggebend für das gestiegene Ergebnis unserer Pkw-Sparte und die wiederholte Erreichung der Rendite von 10%. Darüber hinaus wirkten sich eine bessere Preisdurchsetzung und Effizienzmaßnahmen positiv auf das EBIT aus.

Unsere Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge haben wir im abgelaufenen Jahr nochmals erheblich gesteigert. Dabei gewinnen Zukunftsthemen wie die zunehmende Vernetzung, das autonome Fahren und die Elektrifizierung, die wir unter dem Begriff CASE zusammenfassen, immer größeres Gewicht.

Auf der Währungsseite haben sich positive Effekte aus der Entwicklung des US-Dollar und des Renminbi mit Effekten aus dem Kursverlauf von Währungen aus Schwellenländern weitgehend ausgeglichen.

Daimler Trucks

Daimler Trucks hat im vergangenen Jahr 415.000 Fahrzeuge abgesetzt, deutlich weniger als im Jahr davor. Die Geschäftsentwicklung war von spürbaren Marktrückgängen in vielen Regionen geprägt. Wir waren aber im vergangenen Jahr weiterhin Marktführer in Europa, NAFTA und Indonesien sowie erstmals wieder in Brasilien.

Der Umsatz des Geschäftsfelds ging damit marktbedingt um 12% auf 33,2 Milliarden Euro zurück. Das um Sondereffekte bereinigte EBIT sank von 2,7 auf 2,1 Milliarden Euro. Die Umsatzrendite lag 2016 bei 6,2%. In Anbetracht des insgesamt sehr schwierigen Umfelds hat Daimler Trucks damit ein gutes Ergebnis erzielt.

Positive Marktimpulse gab es in Europa, wenn auch mit abnehmender Dynamik im zweiten Halbjahr. Hier stiegen unsere Verkäufe um 4% auf 80.000 Lkw. Außerhalb Europas waren die Verhältnisse auf den Truck-Märkten im vergangenen Jahr sehr herausfordernd.

In der Türkei ging unser Absatz um mehr als die Hälfte zurück. Dies war zum einen auf Vorzieheffekte im Zusammenhang mit der Einführung der Euro-VI-Abgasnorm in 2016 und zum anderen auf die allgemein angespannte Lage zurückzuführen.

In der NAFTA-Region konnten wir uns der Dynamik des stark rückläufigen Schwer-Lkw-Marktes nicht entziehen. Der Absatz von Daimler Trucks lag mit 146.000 Fahrzeugen 24% unter dem hohen Vorjahreswert. Bereits in der ersten Jahreshälfte 2016 haben wir auf die Marktveränderung reagiert und die Kapazitäten in unseren nordamerikanischen Werken reduziert.

In Lateinamerika blieb die Lage aufgrund der anhaltenden tiefen Rezession in Brasilien angespannt. Unser Absatz in dieser Region sank auf 27.000 Lkw. Angesichts des weiter rückläufigen Marktes haben wir auch in Brasilien Schritte zur Kapazitätsanpassung vorgenommen.

In Asien war die Absatzsituation uneinheitlich: Während wir unsere Verkäufe in Japan steigern konnten, sank unser Absatz im erneut stark rückläufigen indonesischen Markt sowie in Indien und in der Region Naher und Mittlerer Osten.

Infolge der marktbedingten Absatzrückgänge in einigen Kernmärkten konnte Daimler Trucks das hohe Ergebnis des Vorjahres zwar nicht erreichen, erzielte aber dennoch ein gutes Ergebnis. Das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT ging um ein Viertel auf 2,1 Milliarden Euro

zurück. Der rückläufige Absatz infolge des schwachen Verlaufs wichtiger Märkte sowie ein intensives Wettbewerbsumfeld in Europa haben das EBIT mit rund 1,6 Milliarden Euro belastet.

Positive Ergebnisbeiträge wurden hingegen durch weitere Effizienzverbesserungen, die Entwicklung der Materialkosten und durch Wechselkurseffekte erzielt. Die im Truck-Bereich bereits seit 2012 laufenden Maßnahmen zur Effizienzsteigerung führen wir konsequent fort. Um unsere Wettbewerbsfähigkeit weiter zu stärken, optimieren wir kontinuierlich unsere Fixkosten. Unser Anspruch ist es, Daimler Trucks bei der Profitabilität nachhaltig auf Zielniveau zu bringen.

Aus den Maßnahmen zur Fixkostenoptimierung erwarten wir Belastungen in der Größenordnung von bis zu 500 Millionen Euro hauptsächlich im zweiten Halbjahr 2017. Dem stehen Erträge im ersten Quartal 2017 in Höhe von rund 250 Millionen Euro gegenüber, die wir aus dem Verkauf von Immobilien an unserem Standort im japanischen Kawasaki erwarten.

Mercedes-Benz Vans

Äußerst erfolgreich verlief das Jahr 2016 für Mercedes-Benz Vans: Unsere Transporter-Sparte erreichte einen neuen Absatzrekord und ein Spitzenresultat beim EBIT.

Der Absatz wuchs um 12% auf 359.000 Fahrzeuge. Besonders stark gewachsen ist das Midsize-Segment mit dem Vito und der V-Klasse. Hier übertrafen unsere Verkäufe mit insgesamt 141.000 Einheiten den Vorjahreswert sogar um 34%. Ausgesprochen erfolgreich ist unsere V-Klasse, mit der wir das Segment der Privatkunden bedienen. Seit 2016 gibt es die Großraumlimousine auch als AMG-Line.

Weiterhin auf dem Rekord-Niveau des Vorjahres bewegten sich die Verkäufe des Sprinters. Und für den Stadtlieferwagen Citan war 2016 sein bislang erfolgreichstes Jahr. Auf Basis dieser Absatzerfolge stieg der Umsatz um 12% auf 12,8 Milliarden Euro.

Mercedes-Benz Vans steigerte das um Sondereffekte bereinigte EBIT von 952 Millionen auf 1,3 Milliarden Euro. Damit hat das Geschäftsfeld ein hervorragendes Ergebnis erzielt. Die Umsatzrendite stieg deutlich auf 10,1% und war somit erstmals zweistellig – und klar über der Zielrendite von 9%.

Das Ergebnis war von der sehr positiven Absatzentwicklung, insbesondere in Europa, der NAFTA-Region und China, sowie von weiteren Effizienzverbesserungen geprägt. Auch beim Van haben wir kräftig in neue Technologien und Produkte investiert.

Daimler Buses

Daimler Buses hat im Jahr 2016 weltweit 26.200 Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der Rückgang von 7% war insbesondere auf die weiterhin schwierige wirtschaftliche Lage in Brasilien zurückzuführen.

Dennoch konnte das Geschäftsfeld die uneingeschränkte Marktführerschaft in seinen klassischen Kernmärkten Europa, Brasilien, Türkei, Argentinien und Mexiko behaupten. In Europa führten deutliche Zuwächse in unserem Komplettbusgeschäft zu einem Absatzanstieg um 3%.

Obwohl der Umsatz von Daimler Buses mit 4,2 Milliarden Euro nur leicht über dem Vorjahreswert lag, konnte das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT sehr deutlich zulegen. Das operative Ergebnis erreichte 258 Millionen Euro, gegenüber 202 Millionen im Jahr davor. Daraus ergab sich eine Umsatzrendite von 6,2%, die damit ebenfalls oberhalb der Zielrendite lag.

Die Absatzrückgänge in Brasilien und der Türkei haben sich naturgemäß negativ im Ergebnis ausgewirkt. Hinzu kamen inflationsbedingte Kostensteigerungen und höhere Vorleistungen für neue Produkte und Technologien. Diese Belastungen konnten allerdings durch das erfreuliche Komplettbusgeschäft in Europa, einen guten Produktmix, positive Wechselkurseffekte und weitere Effizienzsteigerungen mehr als ausgeglichen werden.

Daimler Financial Services

Auch unser Finanzdienstleistungsgeschäft war im abgelaufenen Jahr sehr erfolgreich und ist parallel zu unserem Fahrzeuggeschäft weiter gewachsen.

Im Laufe des Jahres 2016 schloss Daimler Financial Services 1,6 Millionen neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 61,8 Milliarden Euro ab, ein Plus von 7%. Somit wurde im Berichtsjahr rund die Hälfte aller Neufahrzeugverkäufe unserer automobilen Geschäftsfelder durch die Absatzfinanzierung von Daimler Financial Services unterstützt.

Ende 2016 standen über 4,3 Millionen finanzierte oder verleaste Fahrzeuge in den Büchern – das entspricht einem Anstieg des Vertragsvolumens von 14% gegenüber Ende 2015. Dazu hat auch der Erwerb von Athlon Car Lease International mit 3,7 Milliarden Euro beigetragen. Bereinigt um Athlon und Wechselkurseffekte lag der Zuwachs bei 10%.

Vor allem das höhere Vertragsvolumen führte zu einem Anstieg des Ergebnisses um 7% auf den neuen Bestwert von 1,7 Milliarden Euro. Die Eigenkapitalrendite lag bei 17,4%. Wechselkurseffekte wirkten sich im Ergebnis negativ aus. Unser diszipliniertes Risikomanagement führte auch im abgelaufenen Jahr dazu, dass die Risikokosten weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau lagen.

Zudem konnten wir im Berichtsjahr 1,8 Millionen Versicherungspolice vermitteln. Das daraus resultierende Ergebnis hat den Charme, dass es ohne Kapitalbindung generiert werden kann.

Bei der Performance-Messgröße Operating Ratio, dem Verhältnis von operativen Kosten zum Portfolio, haben wir mittlerweile in unserem Kerngeschäft mit einem Wert von deutlich unter einem Prozent ein sehr hohes Effizienzniveau erreicht.

Digitale Technologien eröffnen uns 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 oder moovel.

Mit car2go, unserem größten Geschäft im Bereich privater Mobilitätsdienstleistungen, sind wir mit 2,2 Millionen Kunden das weltweit führende Carsharing-Unternehmen. Mit der Mobilitätsplattform moovel bieten wir unseren Kunden die Möglichkeit, unterschiedliche Mobilitätsangebote optimal miteinander zu vergleichen, zu buchen und zu bezahlen.

Gute Wachstumschancen auf dem Gebiet der innovativen Mobilitätsdienstleistungen sehen wir auch für unsere Beteiligungen am Fernbusunternehmen Flixbus sowie an Blacklane.

Daimler hat im dritten Quartal seinen Anteil am professionellen Fahrdienst Blacklane auf 31% erhöht, um das weltweite Geschäft mit Limousinen-Services weiter voranzutreiben.

Darüber hinaus haben im Berichtsjahr zwei innovative, App-basierte Taxivermittler ihre Kräfte gebündelt: Die Daimler-Tochter mytaxi und die britische Hailo. Mit ihrer geografischen Abdeckung ergänzen wir uns hervorragend.

Aus dem Zusammenschluss entstand mit 100.000 registrierten Taxifahrern und 6 Millionen Kunden in über 50 Städten in neun Ländern Europas größtes Unternehmen in dieser Branche. Es operiert unter dem Namen mytaxi von Hamburg aus.

Finanzkennzahlen Daimler-Konzern

So viel zu den Geschäftsfeldern im Einzelnen. Lassen Sie uns abschließend noch einen Blick auf die Konzernzahlen werfen.

Der Umsatz erreichte im vergangenen Jahr 153 Milliarden Euro, das waren 3% mehr als im Jahr 2015. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Zuwachs ebenfalls 3%.

Bereinigt um Sonderfaktoren konnten wir das EBIT auf 14,2 Milliarden Euro verbessern. Damit haben wir die Ergebnisprognose eingehalten, die wir Ihnen vor einem Jahr an dieser Stelle gegeben haben. Dieses Ergebnis ist umso bemerkenswerter, weil es vor dem Hintergrund eines durchaus anspruchsvollen Umfelds erzielt wurde.

Wichtige Lkw- und Bus-Märkte waren im Jahr 2016 signifikant rückläufig; allein dies führte für Daimler Trucks und Buses zu Ergebniseffekten von rund 1,6 Milliarden Euro. Und unsere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten haben sich im Vergleich zu 2015 mit einem nochmals um rund 500 Millionen Euro höheren Aufwand in unserem Zahlenwerk niedergeschlagen.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts lag mit 3,9 Milliarden Euro auf Vorjahresniveau – und das trotz höherer Investitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie gesteigerter Ertragsteuerzahlungen. Die guten Ergebnisse der automobilen Geschäftsfelder haben sich positiv auf unseren Free Cash Flow ausgewirkt.

Gegenläufig ist das Working Capital im Zuge der Ausweitung unseres Geschäftssystems gestiegen. Die Zahlung von einer Milliarde Euro im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren bei Trucks hat den Cash Flow entsprechend belastet.

Die Entwicklung des Free Cash Flow und positive Wechselkurseffekte haben 2016 zu einem Anstieg der Netto-Liquidität des Industriegeschäfts geführt. Mit 19,7 Milliarden Euro zum Ende des Jahres haben wir eine Liquiditätsausstattung erreicht, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist und mit der wir unsere Investitionsoffensive nachhaltig fortführen können.

Die finanzielle Stärke des Konzerns spiegelt sich auch in der Hochstufung unseres Unternehmensratings durch Standard & Poor's wider. Die Ratingagentur hat letzten November das Langfristrating von Daimler von A- auf A und das Kurzfristrating von A-2 auf A-1 angehoben.

Insgesamt lag der Free Cash Flow des Industriegeschäfts deutlich über der Dividendenzahlung im Jahr 2016. Für das laufende Jahr erwarten wir einen Free Cash Flow in

der Größenordnung des vergangenen Jahres und damit wiederum über der vorgeschlagenen Dividende für das Jahr 2016. Und das, obwohl wir verstärkt in neue Produkte und Technologien investieren.

Meine Damen und Herren, auf diesem Chart sehen Sie, dass unser EBIT bereinigt um Sonderfaktoren in den letzten Jahren eine stetige Aufwärtsentwicklung genommen und auch im Jahr 2016 nochmals leicht zugelegt hat. Dies zeigt, dass wir mit den in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und unseren sehr attraktiven Produkten trotz der volatilen Marktentwicklungen einen erheblichen Fortschritt und eine Stabilisierung unserer Geschäftsentwicklung erzielen konnten.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich darauf hinweisen, dass wir ab dem Jahr 2017 in unserem Reporting kein bereinigtes EBIT mehr separat darstellen werden. Auch bei der Ergebnis-Guidance für 2017, die wir Ihnen heute geben, stellen wir auf das gebuchte EBIT ab.

Damit reagieren wir auch auf eine neue Leitlinie der Europäischen Wertpapier- und Marktaufsichtsbehörde ESMA. Selbstverständlich werden wir aber im Rahmen unserer Kommentierung auch weiterhin über wesentliche Einflussfaktoren auf unser EBIT berichten, so dass Sie auch in Zukunft ein hohes Maß an Transparenz über unseren Geschäftsverlauf erhalten werden.

Das Konzernergebnis stieg im abgelaufenen Jahr leicht auf 8,8 Milliarden Euro, davon entfielen 8,5 Milliarden Euro auf die Aktionäre der Daimler AG. Dies führte zu einem Ergebnis je Aktie von rund 8 Euro.

Am Erfolg des Unternehmens im Jahr 2016 wollen wir auch unsere Aktionäre in angemessener Form teilhaben lassen. Vorstand und Aufsichtsrat werden deshalb der Hauptversammlung am 29. März wiederum eine Dividende von 3 Euro 25 Cent pro Aktie vorschlagen. Das entspricht wie im Vorjahr einer Ausschüttungssumme von 3,5 Milliarden Euro. Damit liegen wir knapp über unserer Orientierungsgröße von 40% für die Ausschüttungsquote.

Auf Basis des aktuellen Aktienkurses bedeutet die vorgeschlagene Ausschüttung eine Dividendenrendite von rund 4,5%. Das entspricht im derzeitigen Zinsumfeld weiterhin einer äußerst attraktiven Verzinsung.

Investitionen in die Zukunft

Die im Berichtsjahr erwirtschafteten Mittel werden wir aber auch dazu verwenden, in den kommenden Jahren weiter in hohem Maße in unsere Zukunft zu investieren.

Um unsere Wachstumsstrategie mit neuen Produkten, innovativen Technologien und modernen Produktionskapazitäten umzusetzen, haben wir unsere Mittel für die Zukunftsvorsorge im Jahr 2016 von einem bereits sehr hohen Niveau ausgehend nochmals um mehr als 1,8 Milliarden Euro auf insgesamt 13,5 Milliarden Euro erhöht. Davon entfielen 7,6 Milliarden Euro auf Forschungs- und Entwicklungsleistungen und 5,9 Milliarden Euro auf Sachinvestitionen.

In den Jahren 2017 und 2018 werden wir dies weiter aufstocken und mehr als 14 Milliarden Euro in Sachanlagen sowie über 16 Milliarden Euro in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investieren. Diese umfangreichen Aufwendungen sind erforderlich, weil die Automobilbranche vor einem fundamentalen Wandel steht.

Als Erfinder des Automobils wollen wir die Mobilität der Zukunft federführend mitgestalten. Dabei setzen wir unsere Schwerpunkte verstärkt auf die strategischen Zukunftsfelder der Digitalisierung und Elektrifizierung. Dies wollen wir mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen flankieren. In diesen Feldern jeweils einzeln sowie bei der intelligenten Verknüpfung dieser Bereiche wollen wir eine Vorreiterposition einnehmen.

Der Anteil dieser Zukunfts- und grünen Technologien an den Gesamtinvestitionen ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen und wird auch weiter zunehmen.

Für uns ist besonders wichtig, dass wir diese Investitionen vor dem Hintergrund unserer soliden Bilanzrelationen aus einer Position finanzieller Stärke heraus vornehmen können.

Investiert haben wir im Jahr 2016 auch wieder in die betriebliche Altersversorgung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zur nachhaltigen Stärkung des Pensionsvermögens wurden rund 1,8 Milliarden Euro dem deutschen Planvermögen zugeführt. Dazu haben wir die Anteile von jeweils 3,1% an Renault und Nissan eingebracht.

Mit dieser erneuten außerordentlichen Dotierung verbesserte sich der Finanzierungsgrad unserer Pensionsverpflichtungen trotz des niedrigen Zinsniveaus und der damit verbundenen Erhöhung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 75%. Ende 2016 belief sich das Pensionsvermögen auf insgesamt 23,4 Milliarden Euro. Neben den sehr soliden Bilanzrelationen weisen wir damit einen Ausfinanzierungsgrad unserer Pensionsverpflichtungen auf, der im Quervergleich relativ hoch liegt.

Der Erfolg von Daimler im abgelaufenen Geschäftsjahr hängt aber auch maßgeblich vom Einsatz und Know-how unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Dies honorieren wir mit einer sehr hohen Ergebnisbeteiligung von 5.400 Euro, die wir im April an die anspruchsberechtigten Mitarbeiter ausbezahlen.

Meine Damen und Herren, so viel zu unseren Kennzahlen für 2016. Damit übergebe ich wieder an Dieter Zetsche, der Ihnen unsere Perspektiven für das Geschäftsjahr 2017 und darüber hinaus erläutern wird.

Dr. Dieter Zetsche
Vorstandsvorsitzender
der Daimler AG
und Leiter Mercedes-Benz Cars

Ausblick

Vielen Dank, Bodo. Mit Blick nach vorne arbeiten wir weiter konzentriert an den Dingen, die uns heute so erfolgreich machen: Wir investieren zielgerichtet in neue Produkte und Services. Wir richten Vertrieb und Produktion auf globales Wachstum aus. Und wir erhöhen kontinuierlich unsere Effizienz. Gleichzeitig sehen wir in der Automobilindustrie mehrere fundamentale Umbrüche, die wir unter dem Begriff CASE zusammenfassen. CASE steht für die vier Zukunftsfelder Connectivity, autonomes Fahren, Sharing und Elektromobilität. Jedes einzelne dieser Themen hat das Potenzial, unsere Branche auf den Kopf zu stellen. Wir bei Daimler wollen in allen vier Feldern führen.

In Sachen Elektromobilität haben wir den Schalter umgelegt. Vor allem aufgrund der großen Innovations sprünge bei der Batterietechnologie sind wir überzeugt: Jetzt ist die Zeit, voll einzusteigen. Daimler investiert in den nächsten Jahren zehn Milliarden Euro in Elektrofahrzeuge; darüber hinaus noch eine Milliarde in unsere weltweite Batterieproduktion. Bis 2025 bringen wir mehr als zehn neue Elektro-Modelle in Serie – vom smart bis zum großen SUV. Wir gehen davon aus, dass zu dem Zeitpunkt 15 bis 25 Prozent aller neu zugelassenen Autos von Mercedes-Benz mit einem Elektroantrieb fahren werden. Da auch dann noch viele Autos einen Verbrenner haben werden, investieren wir parallel drei Milliarden Euro in die Motorenoffensive. Dem Diesel-Vierzylinder aus der E-Klasse folgen 2017 gleich vier weitere Mitglieder der neuen Motorenfamilie.

Bei der E-Mobilität bündeln wir alle Aktivitäten unter einer neuen Marke. EQ umfasst ein elektromobiles Ökosystem: von den Fahrzeugen selbst über private Energiespeicher und induktives Laden bis hin zum nachhaltigen Recycling der Batterien. Unser Verständnis von faszinierenden Autos geht aber weit über einen neuen Antrieb hinaus. Deshalb bauen wir unsere führende Position beim autonomen Fahren weiter aus. Und deshalb erschließen wir auch das große Potenzial, das sich zum Beispiel beim Thema „Health und Fitness“ durch die Vernetzung des Autos ergibt. Wir sind überzeugt: Das beste Gesamtpaket zählt. Und genau daran arbeiten wir. Der Entwicklung und dem Vertrieb als Bindeglied zum Kunden kommen dabei Schlüsselrollen zu. Mit Ola Källenius und Britta Seeger sind diese beiden Vorstandsressorts hervorragend wiederbesetzt worden.

Im Interesse unserer Kunden verstärken wir auch die Zusammenarbeit mit externen Partnern. So können wir Innovationsprozesse beschleunigen. Mit einer Reihe anderer Hersteller haben wir etwa ein Joint Venture gegründet, um in Europa die Ladeinfrastruktur für Elektroautos auszubauen. In kurzer Zeit errichten wir ein leistungsfähiges Netz von Schnellladesäulen. Das wird dazu beitragen, dass sich E-Mobilität schneller im Massenmarkt etabliert. Ein anderes Beispiel ist HERE. Gemeinsam mit BMW und Audi haben wir den Spezialisten für hochpräzise digitale Karten übernommen. Inzwischen sind weitere Unternehmen an Bord, die eigenes Know-how einbringen. Mit vereinten Kräften werden wir diese Schlüsseltechnologie für das autonome Fahren vorantreiben. Und erst vor zwei Tagen haben wir bekanntgegeben, dass wir

vorhaben, beim autonomen Fahren künftig auch mit Uber zu kooperieren. Indem wir die technologischen Stärken von Daimler und Uber kombinieren, können wir mehr Menschen Zugang zu Mobilität auf Knopfdruck verschaffen.

Nachdem Daimler Trucks das autonome Fahren als erster Truck-Hersteller in den Fokus gestellt hat, spielt das Thema inzwischen in der gesamten Branche eine wichtige Rolle. Ähnlich ist es bei der Elektromobilität. Die Batterietechnologie entwickelt sich so rasant, dass bei einem Schwer-Lkw jetzt Reichweiten von bis zu 200 Kilometern vorstellbar sind. Für den Fernverkehr ist das zu wenig. Aber die Strecken im Stadt-Verteilerverkehr sind damit möglich. Das zeigen wir mit unserem Urban eTruck. In Zukunft versorgen elektrische Lkw wie der Urban eTruck die Menschen mit Lebensmitteln und Waren. Denn die Urbanisierung nimmt weltweit weiter zu und die Regeln für die Zufahrt in die Städte werden immer strenger. Deshalb geht schon 2017 bei Fuso die dritte Generation des elektrischen Leicht-Lkw eCanter in Kleinserienproduktion. Bis Anfang des nächsten Jahrzehnts bringen wir den Urban eTruck zur Serienreife.

Wir blicken auch bei Trucks über das einzelne Fahrzeug hinaus. Mehr als 300 Kollegen arbeiten an neuen Ideen zur Vernetzung unserer Lkw: von der App, die auf Knopfdruck freie Ladekapazität ermittelt, über einen Scanner, dessen Kameras und Sensoren bei der Fahrzeugübergabe Schäden erkennen, bis hin zur Unterstützung des Fahrers bei der Parkplatzsuche und der Planung seiner Ruhezeiten. Der Lkw der Zukunft ist voll vernetzt, voll beladen, steht möglichst wenig im Stau und ist fast immer einsatzbereit.

Während wir an diesen Zukunftsthemen arbeiten, optimieren wir weiter konsequent unser Kerngeschäft. Die bislang geplanten Effizienzmaßnahmen wollen wir bei Daimler Trucks bis Ende 2018 um weitere 400 Millionen Euro erhöhen, insgesamt also auf 1,4 Milliarden Euro. Speziell bei Mercedes-Benz Trucks sehen wir dazu Potenzial.

Unser Vision Van zeigt, wie in Zukunft die Logistik auf der letzten Meile aussehen kann. Wir wollen den gesamten Lieferprozess vernetzen – vom Verteilzentrum bis zum Empfänger. Der Vision Van hat einen vollautomatisierten Laderaum. Eine manuelle Beladung dauert heute bis zu 1,5 Stunden. Die automatisierte Beladung in einem Vorgang dauert nur fünf Minuten. Das reduziert die Standzeiten in den Verteilzentren auf ein Minimum. Dem Boten übergibt das System anhand aktueller Standortdaten zur richtigen Zeit das richtige Paket. Dabei sehen wir künftig auch Lieferdrohnen im Einsatz. So können mehrere Pakete gleichzeitig autonom über die Luft zugestellt werden. In der Folge muss der Transporter seltener anhalten. Das verbessert den Verkehrsfluss und spart viel Zeit. Wir denken, dass man die Effizienz auf der letzten Meile insgesamt um die Hälfte steigern kann. Damit verkörpert der Vision Van den strategischen Ansatz von Mercedes-Benz Vans: Wir werden vom Van-Hersteller zum Anbieter ganzer Transport-Systeme. Dazu investieren wir bis 2020 rund eine halbe Milliarde Euro in Digitalisierung, Automatisierung und Robotik bei den Transportern.

Wie der öffentliche Nahverkehr in Zukunft aussehen könnte, zeigt unser Future Bus. Der Bus fährt weitgehend autonom: Er erkennt Hindernisse und bremst automatisch, steuert Haltestellen zentimetergenau selbstständig an und kommuniziert mit Ampeln. Das bringt mehr Sicherheit, macht die Fahrt für die Passagiere komfortabler und spart Kraftstoff. Das Fahrzeug ist außerdem ein Beleg für die Vorteile unseres Konzernverbands. Denn die Technik im Future Bus basiert auf dem Highway Pilot aus dem Truckbereich. Auf dem Weg zum ÖPNV der Zukunft bringen wir 2018 auch einen Elektrobus auf den Markt.

Ein weiterer Baustein für den Großstadtverkehr von morgen sind digitale Mobilitätsdienste. Daimler hat das flexible Carsharing erfunden. Heute sind wir mit 2,2 Millionen car2go-Kunden

weltweiter Marktführer. Und wir legen weiter nach: In München testen wir mit CROOVE Peer-to-Peer-Carsharing. mytaxi hat das größte App-basierte Taxi-Netzwerk in Europa. Und mit Mercedes pay können die Kunden künftig unsere Dienstleistungen einfach per Smartphone bezahlen. Langfristig liegt das größte Potenzial in der Kombination der Themen Konnektivität, autonomes Fahren, Sharing und E-Mobilität: Dann kommt das autonome Elektroauto per App zu mir, wenn ich es brauche. Mit diesem Entwicklungsschwerpunkt ist seit kurzem unsere neue Testwagenflotte im realen Verkehr auf den Straßen in Baden-Württemberg unterwegs.

Um all das weiter voranzutreiben, müssen wir uns bei Daimler auch selbst neu erfinden. Letztes Jahr haben wir hier „Leadership 2020“ angekündigt. Heute kann ich sagen: Wir kommen gut voran. Über 150 Ideen haben wir in acht Themenfeldern gebündelt. Und die Umsetzung hat bereits begonnen: Wir verschlanken Prozesse: Künftig sollen an einer Entscheidung maximal zwei Hierarchieebenen beteiligt sein. Wir arbeiten in vielen Projekten in Schwarmorganisationen. Auf absehbare Zeit werden 20 Prozent der Mitarbeiter so agieren. Wir erleichtern Job-Rotationen, vor allem auch cross-funktional. Wir etablieren eine neue Kultur des Feedbacks – von Vorgesetzten, Kollegen und Mitarbeitern. Und wir fördern den Pioniergeist unserer Belegschaft. Dazu stellen wir Risikokapital für die Umsetzung neuer Ideen bereit. Das sind nur ein paar Beispiele – und es ist erst der Anfang. Aber ich habe bei Daimler noch nie eine größere Aufbruchstimmung erlebt.

Was erwarten wir nun konkret für 2017? Die Weltwirtschaft dürfte sich dieses Jahr etwas besser entwickeln als 2016. Wir rechnen mit einem Wachstum von 2,5 bis drei Prozent. Die weltweite Pkw-Nachfrage wird nach aktueller Einschätzung nochmals um ein bis zwei Prozent zunehmen. Bei Transportern und Bussen erwarten wir für 2017 in der Summe unserer Hauptabsatzmärkte ebenfalls leichtes Wachstum. Das Marktumfeld bei den Lkw wird in den für uns relevanten Regionen wohl herausfordernd bleiben. Unseren Pkw-Absatz wollen wir 2017 leicht steigern. Den Lkw-Absatz wollen wir stabil halten. Bei den Transportern wollen wir leicht, bei den Bussen deutlich zulegen. Auch Financial Services strebt weiteres Wachstum an.

Auf dieser Basis erwarten wir für die einzelnen Geschäftsfelder folgende Ergebnisse:

- Cars: deutlich über Vorjahr,
- Trucks: leicht unter Vorjahr,
- Vans: deutlich unter Vorjahr,
- Buses: leicht über Vorjahr,
- Financial Services: in der Größenordnung des Vorjahres.

Insgesamt gehen wir davon aus, das Konzern-EBIT im Jahr 2017 nochmals leicht zu steigern. Daimler bleibt also auf der Überholspur.

Die Basis unseres heutigen Erfolgs ist der Wandel – von der Erneuerung unserer Produkte bis zur Neuaufstellung in China. Die noch grundlegenden Veränderungen, die wir jetzt einleiten, werden die Basis für unseren künftigen Erfolg. 2017 geht es weiter: mit der Umsetzung unserer Wachstumsstrategie, mit der Arbeit an den Technologien von morgen und mit der Transformation des gesamten Unternehmens. Die Mobilität der Zukunft bietet für Daimler eine Fülle an neuen Chancen. Wir werden sie nutzen.

Und jetzt freuen wir uns auf Ihre Fragen. Vielen Dank!

* * *

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

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 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 oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen 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.