

# DAIMLER

## Zwischenbericht Q1 2012



# Inhaltsverzeichnis

## 1 | Wichtige Kennzahlen (Seite 3)

## 2 | Konzernzwischenlagebericht (Seiten 4-13)

- 4 Geschäftsentwicklung
- 6 Ertragslage
- 7 Finanzlage
- 9 Vermögenslage
- 11 Mitarbeiter
- 11 Mercedes-Benz eröffnet neues Werk in Kecskemét, Ungarn
- 11 Risikobericht
- 12 Ausblick

## 3 | Geschäftsfelder (Seiten 14-18)

- 14 Mercedes-Benz Cars
- 15 Daimler Trucks
- 16 Mercedes-Benz Vans
- 17 Daimler Buses
- 18 Daimler Financial Services

## 4 | Konzernzwischenabschluss (Seiten 19-30)

- 19 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 20 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 21 Konzernbilanz
- 22 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 23 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 24 Konzernanhang zum Zwischenabschluss

## 5 | Adressen | Informationen | Finanzkalender (Seite 31)

### **Titelbild:**

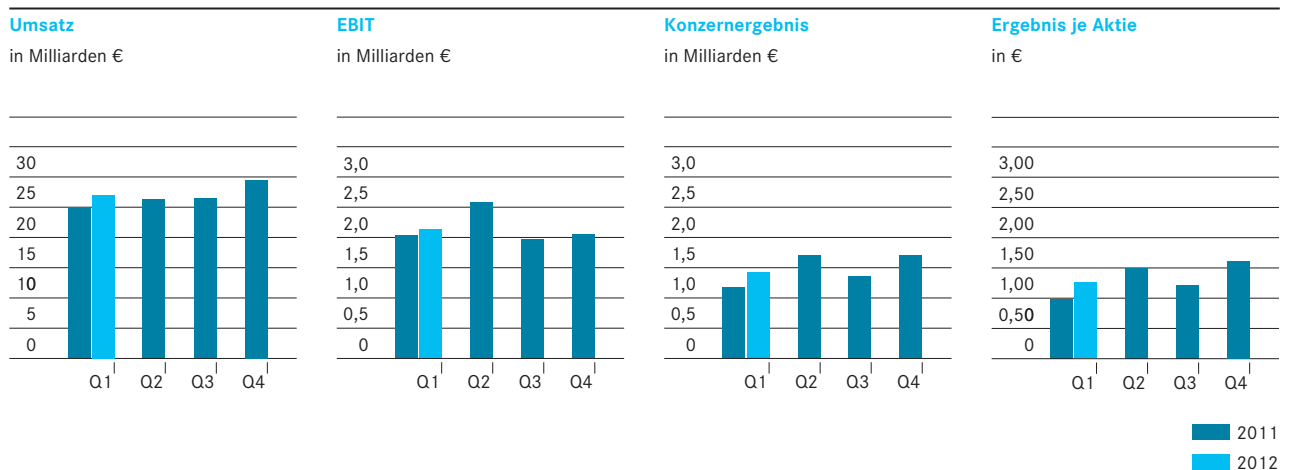
Pulsschlag einer neuen Generation: Die neue Mercedes-Benz A-Klasse macht Furore. Ihr erster Auftritt beim Automobilsalon in Genf sorgte für Schlagzeilen: »A wie Alles richtig gemacht« (auto motor & sport), »A wie alles anders« (Focus), »Klasse, dieses A!« (Bild), »A wie alles neu« (Spiegel). Design und Dynamik signalisiert die neue A-Klasse auf den ersten Blick und duckt sich bis zu 18 Zentimeter tiefer als der Vorgänger auf die Straße. Die mit dem »Concept A-CLASS« vorgestellte und weltweit sehr positiv aufgenommene radikale Formensprache wurde konsequent in die Serie umgesetzt: Der Auftritt der neuen A-Klasse folgt der neuen Mercedes-Benz Designstrategie. Ergebnis ist ein so genanntes Two-Box-Design mit besonders eigenständigem Charakter, sportlich emotionalem Exterieur und einem Interieur mit besonders hoher Wertanmutung.

## Q1

## Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
Umsatz	27.011	24.729	+9 <sup>1</sup>
Westeuropa	9.461	9.223	+3
davon Deutschland	4.687	4.431	+6
NAFTA	7.365	6.094	+21
davon USA	6.262	5.131	+22
Asien	6.299	5.365	+17
davon China	2.833	2.715	+4
Übrige Märkte	3.886	4.047	-4
Beschäftigte (31.03.)	274.127	261.718	+5
Sachinvestitionen	1.042	757	+38
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.380	1.277	+8
davon aktivierte Entwicklungskosten	339	324	+5
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.977	-516	.
EBIT	2.130	2.031	+5
Konzernergebnis	1.416	1.180	+20
Ergebnis je Aktie (in €)	1,25	0,99	+26

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 7%.



# Konzernzwischenlagebericht

## Deutlicher Anstieg des Konzernabsatzes

Umsatz mit 27,0 Mrd. € über Vorjahresniveau

Konzern-EBIT in Höhe von 2.130 (i. V. 2.031) Mio. €

Konzernergebnis von 1.416 (i. V. 1.180) Mio. €

Für Gesamtjahr 2012 weiterer Anstieg bei Absatz und Umsatz erwartet

Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft wird in der Größenordnung des Jahres 2011 angestrebt

## Geschäftsentwicklung

### Weltwirtschaft setzt Aufschwung fort

Die **Weltwirtschaft** konnte auch im ersten Quartal 2012 ihre Expansion fortsetzen, wenngleich das Wachstumstempo vermutlich eher moderat ausgefallen sein dürfte. Insgesamt betrachtet haben sich die globalen Konjunkturperspektiven seit Jahresbeginn tendenziell aber eher verbessert. So haben sich die Befürchtungen um eine tiefere Rezession in der Europäischen Währungsunion (EWU) vor allem aufgrund der expansiven geldpolitischen Maßnahmen der Europäischen Zentralbank und der Umschuldung Griechenlands etwas entspannt. Dies konnte jedoch nicht verhindern, dass die EWU in Summe wie im Schlussquartal 2011 wahrscheinlich auch in den ersten drei Monaten dieses Jahres einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts ausweisen wird. Erfreulicherweise haben sich aber die Anzeichen vermehrt, dass die US-amerikanische Wirtschaft mehr an Dynamik gewinnt, was sich auch am Arbeitsmarkt bemerkbar gemacht hat. Die Sorgen um eine harte Landung der chinesischen Wirtschaft sind inzwischen ebenfalls eher der Annahme gewichen, dass sich zwar eine Verlangsamung, aber kein tieferer Einbruch einstellt. Das sind auch gute Nachrichten für die Schwellenländer, die enge Handelsbeziehungen zu China und den USA haben. Osteuropa mit seiner starken Abhängigkeit von der Eurozone hat hingegen ein eher schwieriges erstes Quartal hinter sich. Die geopolitischen Unsicherheiten rund um den Persischen Golf haben den Rohölpreis wieder auf ein relativ hohes Niveau getrieben. Dies verhindert nicht nur einen deutlichen Rückgang der Inflationsraten, sondern dämpft über Kaufkraftverluste und höhere Produktionskosten schon jetzt das globale Wachstum. Die Aktienmärkte tendierten freundlich und legten seit Jahresanfang zum Teil deutlich zu, an den Devisenmärkten blieb dagegen die Volatilität erhalten; dies zeigte sich nicht zuletzt in spürbaren Schwankungen des Euro zum US-Dollar.

Der weltweite **Automobilmarkt** lag im ersten Quartal weiterhin erkennbar über dem hohen Niveau des Vorjahres. Die globale Pkw-Nachfrage wurde vor allem von kräftigen Zuwächsen in den USA und Japan getrieben. Dagegen entwickelte sich der chinesische Markt schwächer als zu Jahresbeginn vorhergesagt, während die Nachfrage in Westeuropa das Vorjahresniveau wie erwartet deutlich verfehlte. Der US-amerikanische Markt setzte seine Erholung mit zunehmender Dynamik fort und übertraf das Vorjahr um gut 13%. Zugleich erreichte das Zulassungsniveau damit den höchsten Stand seit rund vier Jahren. Die Pkw-Nachfrage in Japan legte dank Nachholeffekten und erneuerten staatlichen Kaufzuschüssen sogar um 50% zu. Der Vorjahreswert war allerdings auch durch das zum Jahresende 2010 zunächst eingestellte staatliche Anreizprogramm sowie die Naturkatastrophe im März 2011 erheblich belastet. Der westeuropä-

ische Markt verfehlte das Vorjahresniveau um 8%, wobei unter den Volumenmärkten lediglich Deutschland und Großbritannien leichte Zuwächse verzeichneten. Dagegen lagen Frankreich infolge geänderter Regelungen für staatliche Kaufanreize und Italien bedingt durch die Konjunkturschwäche und die Staatsschuldenkrise um mehr als 20% im Minus. In China bewegten sich die Pkw-Zulassungen im ersten Quartal nur etwa auf dem Vorjahresniveau. Vor allem das zu Jahresbeginn etwas gedämpfte volkswirtschaftliche Umfeld und hohe Benzinpreise wirkten belastend auf die Nachfrage. Dagegen startete der indische Markt recht dynamisch ins Jahr und verbuchte einen Zuwachs in der Größenordnung von 15%. Der russische Markt verzeichnete weiterhin ein gut zweistelliges Wachstum.

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw entwickelte sich im ersten Quartal regional recht unterschiedlich. Der nordamerikanische Markt setzte seine kräftige Erholung mit einem Zuwachs von über 30% fort. In Westeuropa hingegen bewegte sich die Nachfrage in etwa auf dem Vorjahresniveau. Der japanische Markt profitierte von den anhaltenden Wiederaufbaumaßnahmen und legte um mehr als 40% zu. Die Verschärfung der Abgasnorm von Euro III auf Euro V prägte die Lkw-Nachfrage in Brasilien, sodass der Markt im ersten Quartal das Vorjahresniveau nicht erreichen konnte. In Russland und Indien lagen die Lkw-Zulassungen weiterhin über den Vorjahreswerten, während die Nachfrage im weltgrößten Lkw-Markt China im ersten Quartal deutlich zurückging.

### Absatz im ersten Quartal um 9% gestiegen

Im ersten Quartal 2012 hat Daimler weltweit 502.100 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 9% übertroffen.

Mercedes-Benz Cars erzielte im ersten Quartal 2012 erneut ein Rekordniveau beim Absatz. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte um 9% auf 338.300 Einheiten. Neben den Modellneuheiten der B- und M-Klasse trugen im ersten Quartal auch die bestehenden Baureihen zum Absatzerfolg bei. Der Absatz im Kompaktwagensegment stieg dank der hohen Nachfrage nach der neuen B-Klasse um 8% auf 52.200 Fahrzeuge. Der Absatz im C-Klasse-Segment erhöhte sich sogar um 33% auf 100.100 Einheiten. Die Nachfrage im Luxussegment stieg um 3% auf 21.700 Einheiten. Die S-Klasse ist weiterhin Marktführer in ihrer Vergleichsklasse. Im E-Klasse-Segment gingen die Auslieferungen lebenszyklusbedingt auf 75.600 (i. V. 83.100) Fahrzeuge zurück. Einen neuen Rekordwert erreichte Mercedes-Benz im SUV-Segment. Hier stiegen die Verkäufe durch die hohe Nachfrage nach der neuen M-Klasse um weitere 6% auf 61.300 Einheiten. Insbesondere durch hohe Zuwächse in den USA, China und Deutschland stiegen die weltweiten Auslieferungen des smart fortwo um 12% auf 27.300 Einheiten.

Der Absatz von Daimler Trucks lag im ersten Quartal 2012 mit 107.700 Fahrzeugen um 21% über dem Niveau des Vorjahres; dies schlug sich auch in einer durchweg positiven Marktanteilsentwicklung nieder. So haben wir mit Mercedes-Benz Trucks unsere führende Position im wichtigen westeuropäischen Markt weiter gefestigt. Auch Trucks NAFTA konnte seinen starken Marktanteil in der NAFTA-Region in den Klassen 6-8 erneut behaupten. Bei Trucks Asia erhöhten sich im Segment der mittelschweren und schweren Lkw unsere Anteile in den wichtigen Märkten Japan, Taiwan und Indonesien. In Brasilien sank der Absatz im Zusammenhang mit der Einführung einer strengeren Abgasnorm. Dennoch konnten wir unseren Marktanteil auch in Brasilien behaupten.

Der Absatz von Mercedes-Benz Vans verringerte sich im ersten Quartal 2012 vor allem aufgrund der Marktschwäche in Westeuropa auf 51.200 (i. V. 54.000) Transporter. In Westeuropa ging der Absatz um 8% auf 34.400 Einheiten zurück. In den USA profitierte die Transportersparte weiterhin von der hohen Marktakzeptanz des Sprinter. Der Absatz wuchs hier um 16% auf 3.600 Einheiten. Auch in Brasilien erzielte Mercedes-Benz Vans einen deutlichen Zuwachs von 33% auf 2.000 Einheiten.

Der weltweite Absatz von Daimler Buses lag mit 4.900 Bussen und Fahrgestellen ebenfalls unter dem Vorjahreswert von 7.700 Einheiten. Der Absatzrückgang ist im Wesentlichen auf das schwächere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika zurückzuführen. In dieser Region setzten wir nach der Einführung der Euro-V-Abgasnorm in Brasilien 2.800 Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz ab. Das Komplettbusgeschäft in Europa und den USA entwickelte sich auf gleichbleibend niedrigem Niveau.

Bei Daimler Financial Services stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 20% auf 8,3 Mrd. €. Das Vertragsvolumen betrug zum Ende des ersten Quartals 2012 insgesamt 71,6 Mrd. € und blieb damit gegenüber dem Jahresende 2011 stabil. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 1%.

Der Umsatz von Daimler lag im ersten Quartal bei 27,0 Mrd. € und damit um 9% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzanstieg 7%.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars konnte seinen Umsatz um 8% auf 14,9 Mrd. € steigern. Vor allem die Absatzerfolge in den USA (+17%) und in Westeuropa (+12%) waren dafür ausschlaggebend. Daimler Trucks hat den Umsatz sogar um 18% auf 7,4 Mrd. € erhöht; dies ist insbesondere das Ergebnis kräftiger Absatzzuwächse in den USA (+42%) und in Asien (+31%). Mercedes-Benz Vans konnte seinen Umsatz gegenüber dem Vergleichsquartal des Vorjahres um 6% auf 2,1 Mrd. € verbessern. Die Absätze in den USA (+16%) und in Brasilien (+33%) haben dieses Umsatzwachstum gestützt. Angesichts deutlicher Kaufzurückhaltung in Lateinamerika konnte Daimler Buses den Umsatz des Vorjahresquartals nicht halten (-12%). Financial Services konnte das Neugeschäft in allen Kernmärkten steigern und den Umsatz insgesamt um 3% erhöhen.

## 2.01

### Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
Daimler-Konzern	<b>502.086</b>	461.742	+9
Mercedes-Benz Cars	<b>338.303</b>	310.717	+9
Daimler Trucks	<b>107.664</b>	89.260	+21
Mercedes-Benz Vans	<b>51.223</b>	54.018	-5
Daimler Buses	<b>4.896</b>	7.747	-37

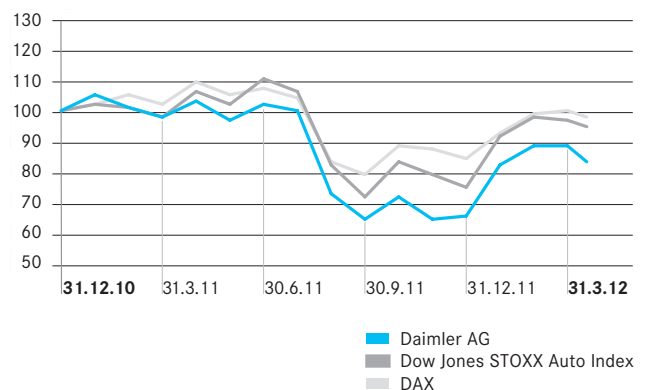
## 2.02

### Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
Daimler-Konzern	<b>27.011</b>	24.729	+9
Mercedes-Benz Cars	<b>14.937</b>	13.860	+8
Daimler Trucks	<b>7.383</b>	6.242	+18
Mercedes-Benz Vans	<b>2.088</b>	1.977	+6
Daimler Buses	<b>730</b>	831	-12
Daimler Financial Services	<b>3.140</b>	3.034	+3

## 2.03

### Börsenkursentwicklung (indiziert)



## Ertragslage

Der **Daimler-Konzern** erzielte im ersten Quartal 2012 ein EBIT von 2.130 (i. V. 2.031) Mio. € und lag damit leicht über dem hohen Vorjahresniveau. [↗ 2.04](#)

Die Ergebnisentwicklung ist insbesondere durch die weiteren Absatzanstiege bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks geprägt. Gegenläufig belasteten vor allem höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Produktportfolios bzw. der aktuellen Produktoffensive bei Daimler Trucks das Ergebnis.

Die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie Effekte infolge gesunkener Abzinsungsfaktoren führten im ersten Quartal zu Aufwendungen in Höhe von 180 (i. V. 34) Mio. €. Positiv wirkten Wechselkurseffekte auf das Ergebnis.

## 2.04

### EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.252	1.288	-3
Daimler Trucks	383	413	-7
Mercedes-Benz Vans	168	173	-3
Daimler Buses	-103	-33	.
Daimler Financial Services	344	321	+7
Überleitung	86	-131	.
Daimler-Konzern	2.130	2.031	+5

## 2.05

### Sonderfaktoren im EBIT

Werte in Millionen €	Q1 2012	Q1 2011
<b>Daimler Trucks</b>		
Naturkatastrophe in Japan	-	-49
<b>Daimler Buses</b>		
Neuausrichtung Geschäftssystem	-36	-
<b>Daimler Financial Services</b>		
Naturkatastrophe in Japan	-	-29

Infolge der beschlossenen Neuausrichtung des europäischen Geschäftssystems von Daimler Buses ergaben sich im ersten Quartal 2012 Aufwendungen in Höhe von 36 Mio. €. Im Vorjahr wurden im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan Aufwendungen von 49 Mio. € bei Daimler Trucks und 29 Mio. € bei Daimler Financial Services im Ergebnis berücksichtigt.

Die in Tabelle [↗ 2.05](#) dargestellten Sonderfaktoren haben das EBIT im ersten Quartal 2012 und 2011 beeinflusst.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im ersten Quartal 2012 mit einem EBIT von 1.252 Mio. € ein Ergebnis annähernd auf Vorjahresniveau (i. V. 1.288 Mio. €). Die Umsatzrendite belief sich auf 8,4% (i. V. 9,3%).

Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen durch das weitere Absatzwachstum, vor allem in Europa und den USA, getrieben. Insbesondere im Segment der C-Klasse und bei den SUVs erzielten wir hohe Zuwachsraten. Zudem trugen positive Wechselkurseffekte zum Ergebnis bei. Ergebnisbelastungen entstanden unter anderem durch eine temporär schwächere Preisdurchsetzung in China. Zudem wirkten Aufwendungen im Zusammenhang mit Kapazitätserweiterungen sowie höhere Vorleistungen für neue Fahrzeuge und Technologien. Darüber hinaus führten die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte zu höheren Aufwendungen.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag mit 383 Mio. € unter dem Vorjahresergebnis (i. V. 413 Mio. €). Die Umsatzrendite belief sich auf 5,2% (i. V. 6,6%).

Das Ergebnis war zum einem geprägt durch die positive Absatz- und Umsatzentwicklung in der NAFTA-Region und in Asien. Zum anderen ergaben sich Belastungen durch die aktuelle Produkt-offensive. Darüber hinaus trug der rückläufige Absatz in einem schwierigen Marktumfeld in Lateinamerika zum Ergebnismrückgang bei. Weitere Aufwendungen entstanden durch die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen und durch Effekte aus Zinssatzänderungen. Im Vorjahresquartal wurden infolge der Naturkatastrophe in Japan Aufwendungen in Höhe von 49 Mio. € im Ergebnis berücksichtigt.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im ersten Quartal 2012 ein operatives Ergebnis von 168 (i. V. 173) Mio. €, die entsprechende Umsatzrendite belief sich auf 8,0% gegenüber 8,8% im Vorjahreszeitraum.

Der leichte Ergebnismrückgang steht unter anderem im Zusammenhang mit dem Absatzmrückgang und einem ungünstigeren Modell-Mix. Darüber hinaus waren höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung zu verzeichnen. Gegenläufig wirkten geringere Garantiefaufwendungen.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Buses** lag bei -103 (i. V. -33) Mio. €; die Umsatzrendite belief sich auf -14,1% (i. V. -4,0%).

Vor allem der rückläufige Fahrzeugabsatz (-37%) war maßgeblich für den Ergebnisrückgang. Insbesondere in Lateinamerika gingen die Fahrzeugauslieferungen im Vergleich zum hohen Vorjahresniveau zurück. Darüber hinaus führte die im ersten Quartal 2012 beschlossene Neuausrichtung des europäischen Geschäftssystems zu Aufwendungen von 36 Mio. €.

**Daimler Financial Services** konnte im ersten Quartal 2012 ein Ergebnis von 344 Mio. € erwirtschaften und damit das Vorjahresergebnis von 321 Mio. € übertreffen.

Maßgeblich für die gute Entwicklung war das im Vergleich zum Vorjahresquartal höhere Vertragsvolumen. Gegenläufig wirkten sich geringere Zinsmargen auf das Ergebnis aus. Das Vorjahresergebnis war durch Wertberichtigungen in Höhe von 29 Mio. € für erwartete Forderungsausfälle belastet, die im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan vorgenommen wurden.

Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns enthält insbesondere das anteilige Ergebnis der at-equity bewerteten Beteiligung an EADS sowie weitere zentral verantwortete Sachverhalte.

Im ersten Quartal 2012 betrug der Anteil von Daimler am Ergebnis der EADS 133 (i. V. 74) Mio. €.

In der Überleitung sind darüber hinaus Aufwendungen aus zentral verantworteten Sachverhalten in Höhe von 35 (i. V. 189) Mio. € berücksichtigt. Das Vorjahr enthielt unter anderem Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren. Zusätzlich sind Aufwendungen infolge der Eliminierung konzerninterner Transaktionen von 12 (i. V. 16) Mio. € enthalten.

Das **Zinsergebnis** lag im ersten Quartal mit -151 (i. V. -148) Mio. € auf Vorjahresniveau. Höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen wurden durch ein verbessertes sonstiges Zinsergebnis ausgeglichen.

Der im ersten Quartal 2012 unter **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand in Höhe von 563 Mio. € verminderte sich trotz eines leichten Anstiegs des Vorsteuergewinns gegenüber dem Vorjahr um 140 Mio. €. Diese Verringerung ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass im Vorjahresquartal höhere Steueraufwendungen im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren anfielen.

Das **Konzernergebnis** nahm auf 1.416 (i. V. 1.180) Mio. € zu. Im ersten Quartal 2012 entfällt auf Minderheitsanteile ein Gewinn von 78 (i. V. 121) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis beträgt 1.338 (i. V. 1.059) Mio. €; das **Ergebnis je Aktie** stieg entsprechend von 0,99 € im Vorjahr auf 1,25 €.

## Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit**  $\nearrow$  **2.06** war mit -0,5 Mrd. € gegenüber dem ersten Quartal 2011 nahezu unverändert. Dem positiven Einfluss aus dem verbesserten Konzernergebnis wirkte insbesondere das höhere Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung entgegen. Darüber hinaus ergaben sich weitere, den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit belastende Einflüsse infolge der Entwicklung der Vorratsbestände sowie den absatzbedingt höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Positive Effekte resultierten aus den niedrigeren Zahlungen für Ertragsteuern (0,4 Mrd. €; i. V. 1,2 Mrd. €); der Vergleichszeitraum war dabei wesentlich durch Nachzahlungen für frühere Jahre in Nordamerika beeinflusst.

## 2.06

### Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	Q1 2012	Q1 2011	Veränderung
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang</b>	<b>9.576</b>	10.903	-1.327
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<b>-473</b>	-520	+47
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<b>-1.123</b>	-899	-224
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	<b>3.886</b>	-138	+4.024
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<b>-29</b>	-144	+115
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>11.837</b>	9.202	+2.635

## 2.07

### Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1 2012	Q1 2011	Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-277	592	-869
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.061	-861	-200
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	-630	-201	-429
Übrige Anpassungen	-9	-46	+37
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.977	-516	-1.461

## 2.08

### Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	31.03.2012	31.12.2011	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.862	8.908	+1.954
Verzinsliche Wertpapiere	559	1.171	-612
<b>Liquidität</b>	<b>11.421</b>	<b>10.079</b>	<b>+1.342</b>
Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.311	2.275	-3.586
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-17	-373	+356
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-1.328</b>	<b>1.902</b>	<b>-3.230</b>
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>10.093</b>	<b>11.981</b>	<b>-1.888</b>

## 2.09

### Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	31.03.2012	31.12.2011	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.837	9.576	+2.261
Verzinsliche Wertpapiere	1.723	2.281	-558
<b>Liquidität</b>	<b>13.560</b>	<b>11.857</b>	<b>+1.703</b>
Finanzierungsverbindlichkeiten	-65.493	-62.167	-3.326
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-14	-369	+355
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-65.507</b>	<b>-62.536</b>	<b>-2.971</b>
<b>Netto-Verschuldung</b>	<b>-51.947</b>	<b>-50.679</b>	<b>-1.268</b>

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ 2.06 ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 1,1 (i. V. 0,9) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den gestiegenen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Darüber hinaus führten die Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Joint Venture von Daimler Trucks in China zu höheren Mittelabflüssen. Gegenläufig wirkten die im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufe und Verkäufe von Wertpapieren, die in der Berichtsperiode zu insgesamt höheren Erlösen (netto) führten.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ↗ 2.06 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 3,9 (i. V. Mittelabfluss von 0,1) Mrd. €, der nahezu ausschließlich auf der Aufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten (netto) beruhte.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2011 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,3 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde im Vorfeld der im April erfolgten Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2011 um 1,7 Mrd. € auf 13,6 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ 2.07, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Darauf aufsetzend wird eine Korrektur in Höhe der im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren vorgenommen, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

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

Der Free Cash Flow belief sich im ersten Quartal 2012 auf - 2,0 Mrd. €.

Den positiven Ergebnisbeiträgen des Industriegeschäfts stand ein Anstieg im Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 2,0 Mrd. € gegenüber. Weiterhin wirkten sich hohe Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie die Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Joint Venture von Daimler Trucks in China aus. Darüber hinaus verminderten Ertragsteuer- und Zinszahlungen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.



Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ 2.08](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts in Abzug gebracht.

Gegenüber dem 31. Dezember 2011 verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 1,9 Mrd. € auf 10,1 Mrd. €. Der Rückgang war im Wesentlichen auf den negativen Free Cash Flow zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2011 um 1,3 Mrd. € erhöht. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem negativen Free Cash Flow des Industriegeschäfts; gegenläufig wirkten in geringerem Umfang Wechselkurseffekte. [↗ 2.09](#)

## Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2011 um 4,6 Mrd. € auf 152,7 Mrd. €. Währungsbereinigt hätte der Anstieg 6,2 Mrd. € betragen. Von der Bilanzsumme entfallen 75,8 (31. Dezember 2011: 75,6) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft; dies entspricht 50% (31. Dezember 2011: 51%) aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf den Anstieg bei den Zahlungsmitteln und -äquivalenten und den Vorräten zurückzuführen. Diesem Anstieg stehen höhere Finanzierungsverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 42% über dem Niveau des Vorjahres (41%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden liegt bei 35% der Bilanzsumme (31. Dezember 2011: 37%). [↗ 2.10](#)

## 2.10

### Verkürzte Konzernbilanz

in Millionen €	31.03.2012	31.12.2011	Veränderung in %
<b>Aktiva</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	8.326	8.259	+1
Sachanlagen	19.280	19.180	+1
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	68.252	68.378	0
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.886	4.661	+5
Vorräte	18.595	17.081	+9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.651	7.849	+10
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.837	9.576	+24
Verzinsliche Wertpapiere	1.723	2.281	-24
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.465	4.964	+10
Sonstige Vermögenswerte	5.672	5.903	-4
<b>Summe Aktiva</b>	<b>152.687</b>	148.132	+3
<b>Passiva</b>			
Eigenkapital	42.840	41.337	+4
Rückstellungen	18.831	19.137	-2
Finanzierungsverbindlichkeiten	65.493	62.167	+5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.156	9.515	+7
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.466	9.693	-13
Sonstige Schulden	6.901	6.283	+10
<b>Summe Passiva</b>	<b>152.687</b>	148.132	+3

Der Anstieg der **Immateriellen Vermögenswerte** um 0,1 Mrd. € auf 8,3 Mrd. € entfällt insbesondere auf die aktivierten Entwicklungskosten im Segment Mercedes-Benz Cars.

Die über den Abschreibungen liegenden Investitionen führten bei den **Sachanlagen** zu einem Anstieg auf 19,3 Mrd. € (31. Dezember 2011: 19,2 Mrd. €). Die Investitionen von insgesamt 1,0 Mrd. € betrafen im Schwerpunkt die deutschen Standorte und dienen neben der ständigen Modernisierung insbesondere dem Anlauf neuer Produkte sowie der Erweiterung von Kapazitäten.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** gingen leicht auf insgesamt 68,3 Mrd. € (31. Dezember 2011: 68,4 Mrd. €) zurück. Der Wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 0,8 Mrd. € war durch das gestiegene Neugeschäft aufgrund des höheren Absatzvolumens der automobilen Geschäftsfelder bedingt. Der Anteil an der Bilanzsumme beläuft sich auf 45% (31. Dezember 2011: 46%).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 4,9 Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte unserer Beteiligungen an EADS, Engine Holding, Beijing Benz Automotive und Kamaz. Der Anstieg um insgesamt 0,2 Mrd. € ist im Wesentlichen auf die Bareinlage in die Engine Holding zurückzuführen.

Die **Vorräte** stiegen um 1,5 Mrd. € auf 18,6 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 12%. Der absatz- und modellwechselbedingte Anstieg entfiel insbesondere auf die fertigen Erzeugnisse. Aufgrund des gestiegenen Produktionsvolumens erhöhten sich auch die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie die unfertigen Erzeugnisse. Gegenläufig entwickelten sich die Gebrauchtfahrzeuge.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben sich um 0,8 Mrd. € auf 8,7 Mrd. € erhöht. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit dem hohen Absatz in den ersten drei Monaten des Jahres 2012.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen im Vorfeld der Anfang April fälligen Dividendenzahlung um 2,3 Mrd. € auf 11,8 Mrd. € an.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2011 von 2,3 Mrd. € auf 1,7 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die auf einem aktiven Markt gehandelt werden.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen von 5,0 Mrd. € auf 5,5 Mrd. € an. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen, derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte. Der Anstieg beruht im Wesentlichen auf den veränderten Marktwerten der derivativen Finanzinstrumente.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 5,7 (31. Dezember 2011: 5,9) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2011 um 1,5 Mrd. € auf 42,8 Mrd. €. Der Wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 1,8 Mrd. € resultiert im Wesentlichen aus dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 1,4 Mrd. €. Positive Effekte aus der Marktbewertung der Finanzinstrumente wurden durch negative Wechselkurseffekte teilweise kompensiert.

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

Der Anteil der **Rückstellungen** an der Bilanzsumme beträgt 12%. Sie umfassen vor allem Garantie-, Personal- und Pensionsverpflichtungen und lagen mit 18,8 Mrd. € unter dem Niveau zum 31. Dezember 2011 (19,1 Mrd. €). Der Rückgang betraf insbesondere die Rückstellungen für Ertragsteuern.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** stiegen um 3,3 Mrd. € auf 65,5 Mrd. € an. Der Wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 4,0 Mrd. € entfiel im Wesentlichen auf die Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen, Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Die Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen überwiegend auf das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich unter anderem aufgrund der hohen Produktion um 0,6 Mrd. € auf 10,2 Mrd. € erhöht.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen auf 8,5 (31. Dezember 2011: 9,7) Mrd. € zurück. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien und aus der Entgeltabrechnung, die derivativen Finanzinstrumente sowie die Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Rückgang betraf neben den derivativen Finanzinstrumenten auch die Zinsabgrenzungen auf die Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 6,9 (31. Dezember 2011: 6,3) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg betraf die latenten Steuern.

## Mitarbeiter

Zum Ende des ersten Quartals 2012 waren bei Daimler weltweit 274.127 (i. V. 261.718) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 168.017 (i. V. 164.131) in Deutschland tätig; 21.520 (i. V. 18.736) waren es in den USA, 14.737 (i. V. 13.582) in Brasilien und 11.344 (i. V. 12.703) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende März 2012 2.269 (i. V. 1.663) Beschäftigte tätig.

## Mercedes-Benz eröffnet neues Werk in Kecskemét, Ungarn

Die Daimler AG hat am 29. März ihr neues Pkw-Werk in Kecskemét in Betrieb genommen. Zum Festakt anlässlich der Eröffnung begrüßten Dr. Dieter Zetsche, Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars, Werkleiter Frank Klein sowie der ungarische Ministerpräsident Viktor Orbán rund 600 ungarische und deutsche Gäste.

Die Erweiterung der Mercedes-Benz Produktpalette im Premium-Kompaktwagensegment mit fünf statt den bisherigen zwei Modellen macht zusätzliche Produktionskapazitäten erforderlich, die nicht ausschließlich im deutschen Stammwerk in Rastatt abgebildet werden können. Die beiden Werke werden einen Produktionsverbund bilden. Das Werk Kecskemét ist für eine Produktionskapazität von jährlich mehr als 100.000 Einheiten ausgelegt. Im Endausbau wird das Werk mehr als 2.500 Menschen beschäftigen.

## Risikobericht

Die Geschäftsfelder von Daimler sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Im Hinblick auf die bestehenden Chancen und Risiken verweisen wir auf die im Geschäftsbericht zum 31. Dezember 2011 auf den Seiten 113 bis 120 und auf der Seite 125 getroffenen Aussagen sowie die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Zwischenberichts.

Zu Beginn des zweiten Quartals 2012 haben sich die konjunkturellen Risiken zwar etwas verlagert, bleiben aber in Summe beträchtlich. Insbesondere in der Europäischen Währungsunion besteht trotz der leichten Entspannung in den vergangenen Monaten weiterhin das Risiko eines Wiederaufflammens der Staatsschuldenkrise. Zwar ist die Gefahr einer unmittelbaren Zahlungsunfähigkeit Griechenlands durch den Schuldenschnitt und die Maßnahmen der Europäischen Zentralbank zunächst gebannt. Die Situation in Portugal bleibt aber angespannt, und auch Spanien rückte in den vergangenen Wochen aufgrund der deutlichen Verfehlung der Haushaltsziele für 2011 und der Revision der Ziele für das laufende Jahr wieder in den Fokus der Investoren. Im Falle einer erneuten Verschärfung der Krise wäre mit neuerlichen Turbulenzen an den Finanzmärkten und erheblichen Konsequenzen für den angeschlagenen Bankensektor sowie die ohnehin schwache Konjunktorentwicklung in der Eurozone zu rechnen. Neben der Staatsschuldenkrise in Europa ist das größte konjunkturelle Risiko derzeit in hohen Preisvolatilitäten an den Rohstoffmärkten, insbesondere bei Rohöl, zu sehen. Letzteres hat sich in der jüngsten Vergangenheit vor allem wegen der geopolitischen Spannungen im Mittleren und Nahen Osten bereits spürbar verteuert. Eine Eskalation der dortigen Lage könnte einen Ölpreisschock auslösen und die weltweite Konjunktorentwicklung erheblich belasten. Abgenommen haben hingegen die Risiken, die mit der Entwicklung der US-amerikanischen Wirtschaft verbunden sind. Dort haben sich die konjunkturellen Perspektiven in den vergangenen Monaten vor allem dank eines verbesserten Arbeitsmarkts aufgehellt. Mit Blick auf die chinesische Wirtschaft bleibt nach der jüngsten Wachstumsverlangsamung die Herausforderung bestehen, die gewünschte konjunkturelle Abkühlung mit geeigneten geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen fortzuführen, ohne einen zu starken Wachstumsrückgang auszulösen. Ebenfalls weitgehend unverändert ist das Risiko für die japanische Wirtschaft einzuschätzen, das von der anhaltenden Überbewertung des japanischen Yen ausgeht.

## Ausblick

Zu Beginn des zweiten Quartals sprechen die meisten Frühindikatoren dafür, dass die **Weltwirtschaft** ihre Expansion im weiteren Jahresverlauf nicht nur fortsetzt, sondern zum Jahresende hin auch beschleunigen könnte. Allerdings bleibt der Aufschwung angesichts weiterhin vorhandener Risiken und bestehender Marktunsicherheiten noch ausgesprochen fragil und anfällig für externe Störungen. Dies gilt insbesondere für die weitere Entwicklung in der Europäischen Währungsunion (EWU), die noch auf absehbare Zeit durch die Staatsschuldenkrise und Konsolidierungsmaßnahmen geprägt sein wird. Es gibt berechtigte Sorgen, dass die gesamtwirtschaftliche Leistung in der EWU auch im zweiten Quartal 2012 rückläufig sein könnte. Das Ergebnis sollte aber besser sein als in den ersten drei Monaten, und es gibt auch durchaus Chancen, dass zumindest das Vorquartalsniveau gehalten wird. Wenn sich die Krise nicht weiter verschärft, sollte es für die EWU im laufenden Jahr bei einer milden und zeitlich begrenzten Rezession bleiben. Dabei werden allerdings die regionalen Unterschiede erheblich sein. Während die kleineren Länder der Peripherie teilweise tiefe Rezessionen durchlaufen und auch größere Volkswirtschaften wie Italien und Spanien im Minus liegen, haben sich zuletzt die konjunkturellen Aussichten für Deutschland merklich aufgehellt und bewegen sich eher in Richtung eines leichten Wachstums um 1%. Noch ausgeprägter ist die Anhebung der Wachstumserwartungen für die USA. Die Frühindikatoren signalisieren, dass die US-amerikanische Wirtschaft einen Wachstumspfad eingeschlagen hat, der aber mit Zuwachsraten um die 2% für amerikanische Verhältnisse noch immer vergleichsweise moderat ausfällt. Aufgrund der immens gestiegenen globalen Bedeutung ist insbesondere die wirtschaftliche Entwicklung in China entscheidend. Hier ist zwar ein Nachlassen der Wachstumsdynamik unübersehbar, aber ein gesamtwirtschaftlicher Zuwachs von rund 8% bleibt durchaus erreichbar. Während die anderen asiatischen Volkswirtschaften ebenfalls solide zulegen sollten, werden Osteuropa und Lateinamerika trotz einer erwarteten Belebung in der zweiten Jahreshälfte vermutlich merklich geringere Zuwächse erreichen als im Vorjahr. In Summe werden die Schwellenländer im Jahr 2012 aber mit rund 5% erneut deutlich stärker zulegen als die Industrieländer (1,0 bis 1,5%), womit sich für die Weltwirtschaft ein Zuwachs von 2,5 bis 3% ergeben würde.

Der Anstieg der globalen **Automobilnachfrage** sollte sich im weiteren Jahresverlauf fortsetzen, wobei die kräftigsten Wachstumsimpulse aus dem US-amerikanischen und dem japanischen Markt kommen dürften. Für die weltweiten Pkw-Zulassungen wird ein Zuwachs von rund 4% erwartet. In den USA ist aufgrund der verbesserten volkswirtschaftlichen Perspektiven mit einem Wachstum der Pkw-Nachfrage um rund 10% zu rechnen. Damit dürfte der Markt mit rund 14 Millionen verkauften Fahrzeugen das höchste Niveau seit fünf Jahren erreichen. Das Wachstum im japanischen Markt wird dank anhaltender Nachholeffekte und wiederbelebter staatlicher Kaufzuschüsse sogar deutlich zweistellig ausfallen. In Westeuropa hingegen ist aufgrund der nach wie vor ungelösten Staatsschuldenkrise und der damit verbundenen Konjunkturschwäche in Summe mit einem weiteren spürbaren Rückgang der Pkw-Nachfrage zu rechnen. Damit würde das Marktvolumen auf den niedrigsten Stand seit mehr als 15 Jahren fallen. Der deutsche Markt kann sich diesem Trend zwar nicht vollständig entziehen, dürfte aber immerhin einen leichten Nachfragezuwachs verzeichnen. Der chinesische Pkw-Markt sollte weiter zulegen, auch wenn im Vergleich zum

Vorjahr eine nachlassende Wachstumsdynamik zu erwarten ist. Der Zuwachs im Premium-Segment sollte dabei allerdings weiterhin deutlich überproportional ausfallen. In Indien hingegen ist nach der merklichen Wachstumsabschwächung im Vorjahr wieder mit etwas höheren Wachstumsraten zu rechnen. Für den brasilianischen Markt ist erneut nur von einem leichten Anstieg der Zulassungszahlen auszugehen. Die Pkw-Nachfrage in Russland dürfte 2012 nach der kräftigen Erholung in den beiden Vorjahren nur noch moderat wachsen.

Bei der Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw dürfte sich der nordamerikanische Markt mit einem Zuwachs zwischen 15 und 20% erneut als wichtigster Nachfragetreiber weltweit erweisen. Verglichen mit dem ersten Quartal erwarten wir für die Folgequartale eine moderatere Wachstumsdynamik. Für den europäischen Lkw-Markt kann hingegen aufgrund der anhaltenden Staatsschuldenkrise und der schwachen Konjunktur bestenfalls mit einem Nachfragevolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau gerechnet werden. Der japanische Markt sollte weiterhin von den anhaltenden Wiederaufbaumaßnahmen profitieren und dabei in einer Größenordnung von 15 bis 20% wachsen. Infolge der Einführung einer strengeren Abgasnorm analog zu Euro V wird für den brasilianischen Lkw-Markt ein Nachfrage-rückgang in der Größenordnung von 10 bis 20% erwartet. Für China wird nach der rückläufigen Marktentwicklung des Vorjahres mit einer Stabilisierung der Lkw-Zulassungen gerechnet. Der indische Markt dürfte sich mindestens auf dem Niveau des Vorjahres bewegen, und in Russland ist im Vergleich zu den beiden Vorjahren von einem deutlich moderateren Nachfragezuwachs auszugehen.

Für den europäischen Transportermarkt erwarten wir im Segment mittelgroßer und großer Transporter aufgrund der Schuldenkrise und deren Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft insgesamt einen leichten Marktrückgang. Dies ist vor allem auf die Schwäche der Märkte in Südeuropa zurückzuführen. Der Markt für Small-Vans dürfte sich in Europa leicht positiv entwickeln. Nachdem sich der Markt für große Transporter in den USA bereits im Jahr 2011 sehr positiv entwickelt hat, erwarten wir für das Jahr 2012 erneut ein deutliches Wachstum. Auch in Lateinamerika rechnen wir mit einem weiteren Marktzuwachs. Der chinesische Markt für mittelschwere und schwere Transporter dürfte sich leicht rückläufig entwickeln.

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

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2012 den Absatz des Jahres 2011 von 2,1 Mio. Fahrzeugen übertreffen wird.

**Mercedes-Benz Cars** geht davon aus, den Absatz im laufenden Jahr weiter steigern zu können und dabei stärker zu wachsen als der Gesamtmarkt. Wir erwarten, dass unser Absatz auch in den weiteren Quartalen des laufenden Jahres jeweils über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Dabei werden wir 2012 von einer weiterhin hohen Nachfrage nach unseren Modellen im Segment der C-Klasse profitieren. Ende März haben wir mit dem SL eine Neuauflage unserer Ikone im Sportwagensektor auf den Markt gebracht. Bei den Geländewagen erwarten wir vor allem von der vollen Verfügbarkeit der neuen M-Klasse sowie ab September 2012 auch vom neuen GL weiteres Wachstum. Zusätzlich kommen im Juni 2012 sowohl der kompakte Geländewagen GLK als auch die G-Klasse als neue Generationen auf den Markt. Einen weiteren Beitrag zum Absatzwachstum werden die neuen Modelle im volumenstarken Kompaktwagensegment leisten. Bereits im November 2011 ging die neue B-Klasse an den Start, und die neue A-Klasse folgt ab September 2012. Mit dem CLS Shooting Brake wird im September ein völlig neues Fahrzeugkonzept auf den Markt kommen. In regionaler Hinsicht sehen wir für 2012 vor allem in Nordamerika sowie in China, Indien und Russland weitere Wachstumschancen. Für die Marke smart erwarten wir ein weitgehend stabiles Absatzniveau.

**Daimler Trucks** erwartet für das laufende Jahr erneut steigende Absätze. In Europa wollen wir uns besser als der Gesamtmarkt entwickeln und somit unsere Marktführung weiter ausbauen. Unser wichtigster Hebel dafür ist der neue Actros. Effekte im Zusammenhang mit der Einführung einer strengeren Abgasstufe in Brasilien lassen für das aktuelle Jahr dort eine eher schwierige Absatzsituation erwarten, bei der wir jedoch unsere gute Marktposition halten werden. Aufgrund des nach wie vor sehr hohen Durchschnittsalters der Fahrzeugflotten gehen wir im NAFTA-Raum von einem anhaltend hohen Ersatzbedarf und somit einer weiteren Absatzsteigerung aus. Auch für Japan erwarten wir – getragen vom Wiederaufbau nach der Naturkatastrophe – steigende Verkaufszahlen.

Einen weiteren großen Schritt machen wir bei der Erschließung neuer Absatzmärkte: In Indien werden wir im dritten Quartal mit der Produktion von Fahrzeugen der Marke BharatBenz beginnen. Die Lkw für das sogenannte Modern Domestic-Segment sind robuster und einfacher ausgestattet als typische Triade-Lkw, weisen aber eine bessere Qualität und Kraftstoffeffizienz auf als die bisher auf dem indischen Subkontinent verfügbaren Fahrzeuge. Im weltweit größten Lkw-Markt China verfolgt Daimler Trucks zwei strategische Richtungen: den Verkauf der hochwertigen Mercedes-Benz Lkw für das Premiumsegment sowie zusätzlich den Verkauf von Lkw im preislich niedriger angesiedelten Volumenmarkt über das Joint Venture mit Foton. Die Kooperation übernimmt ab dem dritten Quartal die Produktion von Lkw der Marke Auman. Gemeinsam mit unserem strategischen Partner Kamaz operieren wir in Russland. Durch unsere beiden Joint Ventures erschließen wir den wachsenden russischen Markt und bauen so die globale Präsenz der Daimler Trucks weiter aus.

**Mercedes-Benz Vans** geht für das Jahr 2012 von einer weiteren Steigerung des Absatzes aus. Die Einführung des neuen Citan im Small-Van-Segment wird unseren Absatz in Europa weiter beleben. Insgesamt erwarten wir, das Absatzniveau des Jahres 2011 in Europa halten zu können. Darüber hinaus rechnet Mercedes-Benz Vans für 2012 mit einer Steigerung des Absatzes in den USA. Auch in den lateinamerikanischen Märkten sollten wir an der positiven Entwicklung durch die Einführung der aktuellen Modellgeneration des Sprinter partizipieren können.

**Daimler Buses** geht für das Jahr 2012 von einem geringeren Absatz aus, wobei sich der Anteil der Komplettbusse am Gesamtabsatz positiv entwickeln dürfte. Insbesondere in Lateinamerika erwarten wir für das Jahr 2012 eine schwächere Nachfrage aufgrund der Einführung der Euro-V-Abgasnorm, die im Jahr 2011 zu Vorzieheffekten geführt hat. Für das Komplettbusgeschäft in Europa gehen wir von einer leichten Erholung aus.

**Daimler Financial Services** erwartet für das Geschäftsjahr 2012 einen weiteren Anstieg von Vertragsvolumen und Neugeschäft. Bei den Kreditrisikokosten ist eine Normalisierung – und damit ein moderater Anstieg gegenüber dem außergewöhnlich niedrigen Niveau des Jahres 2011 – zu erwarten.

Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2011 gehen wir davon aus, dass der **Konzern-Umsatz** von Daimler im Jahr 2012 weiter zunehmen wird. In regionaler Hinsicht rechnen wir in den Schwellenländern und in Nordamerika mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Auf der Basis der aktuellen Markterwartungen sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder streben wir für den **Daimler-Konzern** im Jahr 2012 ein **EBIT aus dem laufenden Geschäft** in der Größenordnung des Vorjahres an. Dabei unterstellen wir Wechselkurse auf dem derzeitigen Niveau.

Für die einzelnen Geschäftsfelder streben wir die folgenden EBIT-Ziele aus dem laufenden Geschäft an:

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

Daimler Buses erwartet im weiteren Jahresverlauf Belastungen aus der Repositionierung des europäischen Busgeschäfts von bis zu 50 Mio. € sowie des nordamerikanischen Busgeschäfts von rund 60 Mio. €.

Aufgrund der guten Nachfrage gehen wir davon aus, dass die weltweite **Zahl der Beschäftigten** im Vergleich zum Jahresende 2011 steigen wird.

# Mercedes-Benz Cars

**Absatz um 9% auf neues Rekordniveau gestiegen**  
**Erfolgreicher Marktstart der neuen B-Klasse und Weltpremiere der A-Klasse**  
**Hohe Produktionsauslastung und neuer Standort Kecskemét**  
**EBIT mit 1.252 Mio. € annähernd auf Vorjahresniveau (i. V. 1.288 Mio. €)**

## 3.01

€-Werte in Millionen	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
EBIT	1.252	1.288	-3
Umsatz	14.937	13.860	+8
Absatz	338.303	310.717	+9
Produktion	364.009	341.708	+7
Beschäftigte (31.03.)	99.858	95.380	+5

### Neuer Absatzrekord im Q1

Mercedes-Benz Cars erzielte im ersten Quartal 2012 erneut ein Rekordniveau beim Absatz. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte um 9% auf 338.300 (i. V. 310.700) Einheiten. Der Umsatz nahm im ersten Quartal um 8% auf 14,9 Mrd. € zu. Das EBIT belief sich auf 1.252 (i. V. 1.288) Mio. €.

### Hervorragende Marktakzeptanz der neuen Modelle

Neben den Modellneuheiten der B- und M-Klasse trugen im ersten Quartal 2012 auch die bestehenden Baureihen zum Absatzerfolg bei. Der Absatz im Kompaktwagensegment stieg dank der hohen Nachfrage nach der neuen B-Klasse um 8% auf 52.200 (i. V. 48.200) Fahrzeuge. Auch der Absatz im C-Klasse-Segment erhöhte sich deutlich um 33% auf 100.100 (i. V. 75.100) Einheiten. Die Nachfrage im Luxussegment stieg erneut um 3% auf 21.700 (i. V. 21.100) Einheiten. Die S-Klasse ist weiterhin Marktführer in ihrer Vergleichsklasse. Im E-Klasse-Segment gingen die Auslieferungen lebenszyklusbedingt auf 75.600 (i. V. 83.100) Fahrzeuge zurück. Einen neuen Rekordwert erreichte Mercedes-Benz im SUV-Segment. Hier stiegen die Verkäufe durch die hohe Nachfrage nach der neuen M-Klasse um weitere 6% auf 61.300 (i. V. 57.600) Einheiten. Insbesondere durch hohe Zuwächse in den USA, China und Deutschland stiegen die weltweiten Auslieferungen des smart fortwo um 12% auf 27.300 Einheiten.

Regional betrachtet erhöhte sich der Absatz von Mercedes-Benz Cars in Westeuropa um 12% auf 156.300 Einheiten. Dabei stiegen die Auslieferungen durch den Erfolg der neuen Produkte in Deutschland um 16% auf 64.700 (i. V. 55.700) Einheiten. Damit ist Mercedes-Benz auf dem Heimatmarkt die absatzstärkste Premiummarke. In den USA erhöhte sich der Absatz um 17% auf 68.600 Fahrzeuge. Im Zuge der Kapazitätserweiterung des Werks in Peking und des damit verbundenen Produktionsstopps waren im ersten Quartal zahlreiche Modelle auf dem chinesischen Markt nur sehr eingeschränkt verfügbar. Der Absatz sank daher in China auf 42.500 (i. V. 48.900) Fahrzeuge.

## 3.02

Absatz	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
Gesamt	338.303	310.717	+9
Westeuropa	156.274	139.914	+12
Deutschland	64.668	55.749	+16
USA	68.603	58.610	+17
China	42.518	48.861	-13
Übrige Märkte	70.908	63.332	+12

### Der Pulsschlag einer neuen Generation

Im Mittelpunkt des Messeauftritts von Mercedes-Benz auf dem Genfer Automobilsalon stand die Weltpremiere der neuen A-Klasse. Mit ihr wird im Kompaktwagensegment ein neues Kapitel aufgeschlagen: Die A-Klasse ist ausgesprochen emotional im Design, dynamisch mit Motoren von 80 kW (109 PS) bis 155 kW (211 PS) und hocheffizient mit Emissionswerten ab 99 g CO<sub>2</sub>/km. Gleichzeitig unterstreicht sie, dass Sicherheit bei Mercedes-Benz keine Preisfrage ist – unter anderem ist das radargestützte Assistenzsystem COLLISION PREVENTION ASSIST serienmäßig an Bord.

Bereits Anfang des Jahres feierte der komplett neu entwickelte SL seine Weltpremiere in Detroit. Der neue SL ist fast vollständig aus Aluminium gefertigt und wiegt bis zu 140 Kilogramm weniger als der Vorgänger. Für noch mehr Fahrdynamik sorgen neue BlueDIRECT-Motoren. Sie sind leistungsstärker, aber gleichzeitig bis zu rund 30% sparsamer als die Motoren der Vorgänger-Generation.

Die M-Klasse ist das beste Auto unter den Geländewagen, der Supersportler SLS AMG Roadster ist das beste Cabrio. Dies ist das Ergebnis einer Leserumfrage der deutschen Automobil-Fachzeitschrift »auto motor und sport«. Der SLS erhielt den Titel »Bestes Auto des Jahres« bereits zum dritten Mal in Folge. Daneben wählten die Leser der Fachzeitschrift »Off Road« die Mercedes-Benz G-Klasse gleich in zwei Kategorien zum »Geländewagen des Jahres 2012«.

### Werkseröffnung in Kecskemét

Die Mercedes-Benz Werke sind weltweit weiterhin sehr gut ausgelastet. Zusätzlich zum bisherigen Produktionsstandort Rastatt wird die B-Klasse jetzt auch in Kecskemét/Ungarn gefertigt. Ende März wurde das neue Mercedes-Benz Werk, das im Produktionsverbund mit Rastatt die neue Mercedes-Benz Kompaktwagen-Generation produziert, offiziell eingeweiht.

# Daimler Trucks

**Absatz und Umsatz deutlich gesteigert**  
**Neue mittelschwere Motorengeneration vorgestellt**  
**Produktpremiere von BharatBenz in Indien**  
**EBIT von 383 (i. V. 413) Mio. €**

## 3.03

€-Werte in Millionen	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
EBIT	<b>383</b>	413	-7
Umsatz	<b>7.383</b>	6.242	+18
Absatz	<b>107.664</b>	89.260	+21
Produktion	<b>114.536</b>	93.727	+22
Beschäftigte (31.03.)	<b>79.032</b>	73.743	+7

### Deutliche Absatz- und Umsatzsteigerung

Der Absatz von Daimler Trucks stieg im ersten Quartal 2012 um 21% auf 107.700 Einheiten. Der Umsatz erreichte 7,4 Mrd. € (+18%). Das EBIT von 383 Mio. € enthält Belastungen aus der aktuellen Produktoffensive und lag um 7% unter dem Vorjahreswert.

### Regional unterschiedliche Marktentwicklungen

Insgesamt hat sich unser weltweiter Absatz von schweren und mittelschweren Lkw deutlich erhöht. Die einzelnen Märkte entwickelten sich dabei allerdings sehr unterschiedlich.

Der Absatz von **Trucks Europa/Lateinamerika** lag im ersten Quartal mit 30.800 Einheiten um 5% unter dem Vorjahreszeitraum. Dabei konnten wir in Westeuropa die Verkäufe um 16% auf 12.100 Einheiten steigern. Dank dieser erfreulichen Absatzentwicklung, die insbesondere in der hervorragenden Akzeptanz unserer Produkte und speziell des neuen Actros begründet ist, haben wir unsere Marktführerschaft bestätigt. Unser Marktanteil im mittleren und schweren Segment liegt nun bei 22,5% (i. V. 20,8%). In Osteuropa erhöhte sich der Absatz um 6% auf 6.000 Einheiten. In Brasilien sorgte die Einführung einer strengeren Abgasstufe für deutliche Absatzzrückgänge.

**Trucks NAFTA** konnte den Absatz nochmals steigern. Die durch den Ersatzbedarf weiterhin hohe Gesamtnachfrage schlug sich in einem Absatzplus von 41% auf 33.400 Lkw nieder. Unser Marktanteil in Klasse 6-8 lag dadurch mit 37,0% wieder auf dem hohen Vorjahresniveau. Ein kaufentscheidendes Argument für unsere Produkte ist die führende Position bei umweltbewussten, effizienten und nachhaltigen Transportlösungen. So sind wir als einziger Hersteller in der NAFTA mit dem kompletten Programm bereits heute nach dem sogenannten Greenhouse Gas 2014-Standard (GHG14) zertifiziert, einer ab 2013 gültigen Norm der US-Behörden.

## 3.04

Absatz	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
Gesamt	<b>107.664</b>	89.260	+21
Westeuropa	<b>13.066</b>	11.536	+13
Deutschland	<b>6.401</b>	5.190	+23
USA	<b>27.432</b>	19.264	+42
Lateinamerika (ohne Mexiko)	<b>9.931</b>	13.813	-28
Asien	<b>40.047</b>	30.464	+31
Übrige Märkte	<b>17.188</b>	14.183	+21

Auch bei **Trucks Asia** entwickelten sich die Absätze im Vergleich zum Vorjahresquartal positiv und erreichten 43.400 Fahrzeuge (+31%). Getrieben wird dies vor allem von der anhaltenden Markterholung nach der Naturkatastrophe in Japan vor einem Jahr. Zusätzlich konnten wir in Japan speziell im mittleren und schweren Segment unsere Marktanteile auf 20,3% steigern (i. V. 17,2%). Dies beruht v. a. auf der hohen Akzeptanz der Fuso Fighter und Super Great. Auch in Taiwan und Indonesien haben wir unsere führende Position im Truck-Segment klar behauptet.

### Neue mittelschwere Motorengeneration

Mit der völlig neu entwickelten Generation von Medium-Duty-Motoren erweitert Daimler sein Portfolio zu einem umfangreichen Angebot für die kommende Abgasstufe Euro VI. Damit übernehmen Mercedes-Benz Motoren erneut die führende Rolle beim Umweltschutz. Gleichzeitig sind die neuen Motoren äußerst wirtschaftlich und überzeugen durch Langlebigkeit, geringen Verbrauch an Kraft-, Schmier- und Zusatzstoffen sowie durch lange Wartungsintervalle.

### Neue Arbeitsplätze in Nordamerika

Angesichts der anhaltend positiven Marktentwicklung erweitert Daimler Trucks die Produktion am größten Freightliner Produktionsstandort in den USA in Cleveland, North Carolina. Es entstehen rund 1.000 neue Arbeitsplätze. In Cleveland werden Lkw der schweren Klasse 8 produziert. Dazu zählen die Modelle Cascadia, Columbia und Argosy.

### Neuer Canter 4x4

Seit Februar ist der komplett überarbeitete Fuso Canter nun erstmals auch in Europa mit Allradantrieb auf dem Markt. Der Allradantrieb ist während der Fahrt ab- und zuschaltbar und stellt dadurch eine hohe Kraftstoffeffizienz sicher.

### BharatBenz Produktpremiere

Bei der Produktpremiere in Indien präsentierte Daimler Trucks zukünftigen Händlern und Kunden sowie Medienvertretern die ersten Lkw seiner neuen Marke BharatBenz. Bereits im dritten Quartal dieses Jahres werden die ersten Lkw für das indische Volumensegment vom Band laufen; bis 2014 wird die komplette Produktpalette von 17 Nutzfahrzeugen erhältlich sein.

# Mercedes-Benz Vans

**Absatz mit 51.200 (i. V. 54.000) Einheiten unter Vorjahresniveau**  
**Mercedes-Benz Vans bleibt langfristig auf Wachstumskurs**  
**Einstieg in vielversprechendes Small-Van-Segment steht bevor**  
**EBIT von 168 (i. V. 173) Mio. €**

## 3.05

€-Werte in Millionen	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
EBIT	168	173	-3
Umsatz	2.088	1.977	+6
Absatz	51.223	54.018	-5
Produktion	62.974	64.272	-2
Beschäftigte (31.03.)	14.907	14.532	+3

### Ergebnis weiter auf hohem Niveau

Der Absatz von Mercedes-Benz Vans verringerte sich im ersten Quartal 2012 vor allem aufgrund der Marktschwäche in Westeuropa auf 51.200 (i. V. 54.000) Transporter. Der Umsatz lag mit 2,1 (i. V. 2,0) Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 168 (i. V. 173) Mio. €.

### Mercedes-Benz Vans bleibt langfristig auf Wachstumskurs

Vor dem Hintergrund einer leicht rückläufigen Gesamttendenz in wichtigen europäischen Märkten lag der Absatz von Mercedes-Benz Vans um 5% unter dem Vorjahresniveau. In Westeuropa ging der Absatz in den ersten drei Monaten um 8% auf 34.400 Einheiten zurück. In Osteuropa konnte mit 4.600 (i. V. 4.700) Einheiten das Vorjahresniveau annähernd gehalten werden.

In den USA profitierte die Transportersparte weiterhin von der hohen Marktakzeptanz des Sprinter. Der Absatz wuchs um 16% auf 3.600 Einheiten. Auch in Brasilien erzielte Mercedes-Benz Vans einen deutlichen Zuwachs von 33% auf 2.000 Einheiten. In China machte sich die negative Entwicklung des nationalen Transportermarktes bemerkbar. Hinzu kamen Modellwechsel und Maßnahmen zur Modellpflege, sodass insgesamt ein Absatzrückgang von 48% auf 1.100 Einheiten zu verzeichnen war.

Der weltweite Absatz des Sprinter lag im ersten Quartal 2012 mit 32.700 Einheiten auf Vorjahresniveau. Bei den Modellen Vito und Viano hatten wir in den ersten drei Monaten einen Absatzrückgang von 20.200 auf 17.900 Einheiten zu verzeichnen.

## 3.06

Absatz	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
Gesamt	51.223	54.018	-5
Westeuropa	34.394	37.532	-8
Deutschland	13.445	14.635	-8
Osteuropa	4.597	4.672	-2
USA	3.557	3.061	+16
Lateinamerika (ohne Mexiko)	2.946	2.674	+10
China	1.061	2.040	-48
Übrige Märkte	4.668	4.039	+16

### Neue Sprinter-Generation für Lateinamerika

Seit Anfang des Jahres produzieren wir die aktuelle Generation des Mercedes-Benz Sprinter primär als Busvariante in unserem argentinischen Werk in Buenos Aires. Damit wertet Mercedes-Benz Vans sein Angebot in den lateinamerikanischen Märkten deutlich auf und wird an der stark steigenden Nachfrage im Personentransport partizipieren können.

### Der neue Mercedes-Benz Stadtlieferwagen heißt Citan

Im Februar 2012 hat Mercedes-Benz Vans den Namen des neuen City Van bekannt gegeben: Mercedes-Benz Citan. Mit dem Einstieg in das wachstumsstarke Segment der Small-Vans wollen wir unsere Spitzenposition im Transportergeschäft in Europa ausbauen. Der neu entwickelte Citan ist auf gewerbliche Kunden zugeschnitten und rundet das attraktive Produktportfolio von Mercedes-Benz Vans ab. Die Markteinführung des Citan ist zur diesjährigen IAA-Nutzfahrzeuge vorgesehen. Der Citan ist das erste Fahrzeug aus der strategischen Partnerschaft von Daimler mit Renault-Nissan.

### Weltpremiere des Mercedes-Benz Vito E-Cell Kombi in Genf

Auf dem Genfer Automobilsalon im März 2012 haben wir mit dem Mercedes-Benz Vito E-CELL Kombi das weltweit erste siebensitzige Fahrzeug vorgestellt, das lokal emissionsfreie Mobilität serienmäßig möglich macht.



# Daimler Buses

**Absatz mit 4.900 Bussen und Fahrgestellen unter Vorjahr  
Wachstums- und Effizienz-Offensive gestartet  
Großauftrag für Mercedes-Benz Stadtbusse aus Istanbul  
EBIT von -103 (i. V. -33) Mio. €**

## 3.07

€-Werte in Millionen	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
EBIT	-103	-33	.
Umsatz	730	831	-12
Absatz	4.896	7.747	-37
Produktion	6.370	8.145	-22
Beschäftigte (31.03.)	17.569	17.194	+2

### Schwächere Nachfrage in Lateinamerika belastet Umsatz und Ergebnis

Der weltweite Absatz von Daimler Buses lag im ersten Quartal 2012 mit 4.900 Bussen und Fahrgestellen unter dem Vorjahreswert von 7.700 Einheiten. Der Absatzrückgang ist im Wesentlichen auf das schwächere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika zurückzuführen. Das Komplettbusgeschäft in Europa und den USA entwickelte sich auf gleichbleibend niedrigem Niveau. Entsprechend der Absatzentwicklung erreichte der Umsatz mit 730 (i. V. 831) Mio. € das Vorjahresniveau nicht. Das EBIT betrug -103 (i. V. -33) Mio. €.

### Lateinamerika zeigt erwarteten Absatzrückgang

In Westeuropa wurden im ersten Quartal 600 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt – ein Plus von 2% im Vergleich zum Vorjahr. Während im Stadtbusgeschäft Zuwächse erzielt werden konnten, waren die Absätze im Reisebusgeschäft leicht rückläufig. In Deutschland erreichte der Absatz mit 200 Einheiten nicht ganz das Vorjahresniveau.

In der NAFTA-Region ging der Absatz von Daimler Buses um 13% auf 600 Einheiten zurück.

Die Region Lateinamerika zeigte nach der Einführung der Euro-V-Abgasnorm in Brasilien, dem größten Markt der Region, den erwarteten Absatzrückgang. So setzten wir im ersten Quartal 2.800 Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz ab; gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Rückgang um 50%.

## 3.08

Absatz	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
Gesamt	4.896	7.747	-37
Westeuropa	632	619	+2
Deutschland	209	226	-8
NAFTA	552	632	-13
Lateinamerika (ohne Mexiko)	2.790	5.569	-50
Asien	269	312	-14
Übrige Märkte	653	615	+6

### Wachstums- und Effizienz-Offensive »Globe 2013« gestartet

Als wesentlichen Teil seiner Strategie startete Daimler Buses die Wachstums- und Effizienzoffensive »GLOBE 2013«. Das Programm zur Erreichung der Zielrendite von 6% in den nächsten Jahren wird über die gesamte Wertschöpfungskette und über alle Standorte ausgerollt. Ziel ist unter anderem eine noch intensivere Vernetzung aller Standorte im europäischen Produktionsverbund. Im Rahmen von »GLOBE 2013« wird Daimler Buses zudem vorhandenes Wachstumspotenzial in traditionellen Märkten ausschöpfen und das Geschäft in neuen Märkten weiter vorantreiben.

### Großauftrag über 221 Mercedes-Benz Stadtbusse aus Istanbul

Ein neuer Großauftrag über 221 Mercedes-Benz Conecto Gelenkbusse ist das Ergebnis der Ausschreibung des Nahverkehrsbetriebs »Istanbul Electricity, Tramway and Tunnel General Management« (IETT) für die Erneuerung der Stadtbusflotte in der türkischen Metropole. Wir verfestigen damit die über 40-jährige Partnerschaft mit dem Unternehmen, das mit einem Anteil von mehr als 50% auf unsere attraktiven Mercedes-Benz Produkte vertraut. Mit einer Gesamtflotte von rund 3.000 Stadtbusen hat sich IETT dem zuverlässigen und umweltfreundlichen Personennahverkehr in der Metropole Istanbul verschrieben.

### Active Brake Assist 2 im Mercedes-Benz Travego

Mercedes-Benz führt im Flaggschiff Travego die zweite Generation des Active Brake Assist ein. Der vielfach preisgekrönte Active Brake Assist – auch als Notbrems-Assistent bekannt – erkennt mit der neuen Generation jetzt auch stehende Hindernisse.

# Daimler Financial Services

**Anstieg des Neugeschäfts um 20%**

**Neue Bestmarken im Versicherungsgeschäft**

**car2go gewinnt Ausschreibung in Birmingham**

**EBIT steigt um 7% auf 344 Mio. €**

## 3.09

€-Werte in Millionen	Q1 2012	Q1 2011	Veränd. in %
EBIT	344	321	+7
Umsatz	3.140	3.034	+3
Neugeschäft	8.257	6.906	+20
Vertragsvolumen (31.03.)	71.587	61.702	+16
Beschäftigte (31.03.)	7.262	6.699	+8

### Gute Geschäftsentwicklung im ersten Quartal

Das Geschäft von Daimler Financial Services hat sich im ersten Quartal weiterhin positiv entwickelt. Weltweit wurden rund 234.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gegenwert von insgesamt 8,3 Mrd. € abgeschlossen, das entspricht einem Zuwachs von 20% gegenüber dem Vorjahresquartal. Das Vertragsvolumen betrug zum Ende des ersten Quartals 2012 insgesamt 71,6 Mrd. € und blieb damit gegenüber dem Jahresende 2011 stabil. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 1%. Das EBIT übertraf mit 344 Mio. € den Wert des Vorjahresquartals um 7%.

### Höheres Neugeschäft in Europa

In Europa lag das Neugeschäft mit 3,8 Mrd. € um 18% über dem Niveau des ersten Quartals 2011. Das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank in Deutschland wuchs im betreffenden Zeitraum um 13%. Starke Zuwächse verzeichnete Daimler Financial Services in Russland (+106%) und der Türkei (+86%). Das Vertragsvolumen blieb mit 31,4 Mrd. € gegenüber dem Jahresende 2011 stabil. Im Direktbankgeschäft erreichte das Einlagevolumen der Mercedes-Benz Bank 11,1 Mrd. €.

### Zugewinne in Amerika und der Region Afrika & Asien-Pazifik

In der Region Nord- und Südamerika betrug das Neugeschäft 3,2 Mrd. € und damit 15% mehr als im gleichen Vorjahreszeitraum. Besonders hoch war die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen in Kanada (+24%) sowie in Brasilien (+19%). Das Vertragsvolumen von 30,2 Mrd. € war gegenüber dem Jahresende 2011 weitgehend konstant.

In der Region Afrika & Asien-Pazifik wuchs das Neugeschäft im Vergleich zum ersten Quartal 2011 um 41% auf 1,3 Mrd. €. In China erzielte Daimler Financial Services einen Zuwachs um 62% auf 375 Mio. €. Das Vertragsvolumen in der Region Afrika & Asien-Pazifik erreichte Ende März 10,0 Mrd. € und war damit geringfügig höher als zum Jahresende 2011. In Indien haben wir Anfang März die Marke BharatBenz Financial vorgestellt, unter der Daimler Financial Services künftig maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen im Truck-Segment anbieten wird.

### Erneut Bestmarken im Versicherungsgeschäft

Im Versicherungsgeschäft konnte Daimler Financial Services im ersten Quartal 20% mehr fahrzeuggebundene Policen vermitteln als im Vorjahreszeitraum. Weltweit wurden rund 234.000 Versicherungsverträge abgeschlossen – so viele wie noch nie in einem ersten Quartal. Besonders in den Wachstumsmärkten sind Versicherungsdienstleistungen weiterhin gefragt: Allein in China konnte Daimler Financial Services 20.000 Policen vermitteln.

### car2go nimmt Betrieb in weiteren Städten auf

Im Bereich der innovativen Mobilitätsdienstleistungen hat sich das Wachstum im ersten Quartal 2012 fortgesetzt. Im Februar hat car2go den Geschäftsbetrieb in Lyon und Düsseldorf aufgenommen, im März folgten Portland und Washington D.C. in den USA. Ebenfalls im März gewann car2go in Großbritannien eine Ausschreibung der Stadt Birmingham. Insgesamt hatte car2go Ende des ersten Quartals mehr als 75.000 registrierte Kunden in elf Städten in Europa und Nordamerika.

### Toll Collect wird Maut auf Bundesstraßen erheben

Die Toll Collect GmbH wird künftig auch auf ausgewählten deutschen Bundesstraßen Lkw-Maut erheben. Ein entsprechender Vertrag mit der Bundesrepublik Deutschland wurde im ersten Quartal unterzeichnet. Daimler Financial Services ist am Toll Collect-Konsortium mit einem Anteil von 45% beteiligt.

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft)

## 4.01

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1 2012	Q1 2011	Q1 2012	Q1 2011	Q1 2012	Q1 2011
Umsatzerlöse	27.011	24.729	23.871	21.695	3.140	3.034
Umsatzkosten	-20.665	-18.800	-18.100	-16.290	-2.565	-2.510
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>6.346</b>	5.929	<b>5.771</b>	5.405	<b>575</b>	524
Vertriebskosten	-2.391	-2.120	-2.302	-2.041	-89	-79
Allgemeine Verwaltungskosten	-931	-934	-797	-814	-134	-120
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.041	-953	-1.041	-953	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	289	231	281	218	8	13
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-74	-166	-69	-157	-5	-9
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	98	57	103	60	-5	-3
Übriges Finanzergebnis	-166	-13	-160	-8	-6	-5
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)<sup>1</sup></b>	<b>2.130</b>	2.031	<b>1.786</b>	1.710	<b>344</b>	321
Zinserträge	235	210	235	210	-	-
Zinsaufwendungen	-386	-358	-383	-355	-3	-3
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>1.979</b>	1.883	<b>1.638</b>	1.565	<b>341</b>	318
Ertragsteuern	-563	-703	-444	-576	-119	-127
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.416</b>	1.180	<b>1.194</b>	989	<b>222</b>	191
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	78	121				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.338	1.059				
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b> auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	1,25	0,99				
Verwässert	1,25	0,99				

1 EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2012: -180 Mio. €; 2011: -34 Mio. €).

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft)

## 4.02

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q1 2012	Q1 2011
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.416</b>	1.180
Unrealisierte Verluste aus der Währungsumrechnung	-278	-658
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	282	-161
Unrealisierte Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	481	497
Unrealisierte Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-123	-113
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>362</b>	-435
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-62	-64
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	424	-371
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.778</b>	745
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	16	57
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	1.762	688

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzernbilanz

## 4.03

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	31. März 2012 (ungeprüft)	31. Dez. 2011	31. März 2012	31. Dez. 2011	31. März 2012	31. Dez. 2011
in Millionen €						
<b>Aktiva</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	8.326	8.259	8.267	8.200	59	59
Sachanlagen	19.280	19.180	19.230	19.129	50	51
Vermietete Gegenstände	23.060	22.811	11.014	10.849	12.046	11.962
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.886	4.661	4.862	4.631	24	30
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25.243	25.007	-31	-32	25.274	25.039
Verzinsliche Wertpapiere	1.079	947	14	14	1.065	933
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.557	2.957	-119	-367	3.676	3.324
Aktive latente Steuern	2.429	2.772	1.890	2.244	539	528
Übrige Vermögenswerte	431	420	-1.643	-1.637	2.074	2.057
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>88.291</b>	<b>87.014</b>	<b>43.484</b>	<b>43.031</b>	<b>44.807</b>	<b>43.983</b>
Vorräte	18.595	17.081	18.220	16.575	375	506
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.651	7.849	8.344	7.580	307	269
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19.949	20.560	-44	-52	19.993	20.612
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.837	9.576	10.862	8.908	975	668
Verzinsliche Wertpapiere	644	1.334	545	1.157	99	177
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.908	2.007	-5.072	-5.120	6.980	7.127
Übrige Vermögenswerte	2.812	2.711	544	429	2.268	2.282
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>64.396</b>	<b>61.118</b>	<b>33.399</b>	<b>29.477</b>	<b>30.997</b>	<b>31.641</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>152.687</b>	<b>148.132</b>	<b>76.883</b>	<b>72.508</b>	<b>75.804</b>	<b>75.624</b>
<b>Passiva</b>						
Gezeichnetes Kapital	3.060	3.060				
Kapitalrücklagen	11.893	11.895				
Gewinnrücklagen	25.565	24.228				
Übrige Rücklagen	865	441				
Eigene Anteile	-	-				
<b>Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital</b>	<b>41.383</b>	<b>39.624</b>				
Nicht beherrschende Anteile	1.457	1.713				
<b>Eigenkapital</b>	<b>42.840</b>	<b>41.337</b>	<b>37.251</b>	<b>35.964</b>	<b>5.589</b>	<b>5.373</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.311	3.184	3.110	2.985	201	199
Rückstellungen für Ertragsteuern	2.350	2.498	2.349	2.496	1	2
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.821	5.626	5.691	5.494	130	132
Finanzierungsverbindlichkeiten	39.494	35.466	11.754	10.250	27.740	25.216
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	1.745	1.911	1.680	1.840	65	71
Passive latente Steuern	1.444	1.081	-591	-920	2.035	2.001
Rechnungsabgrenzungsposten	2.161	2.118	1.715	1.675	446	443
Übrige Verbindlichkeiten	42	56	38	50	4	6
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>56.368</b>	<b>51.940</b>	<b>25.746</b>	<b>23.870</b>	<b>30.622</b>	<b>28.070</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.156	9.515	9.819	9.233	337	282
Rückstellungen für Ertragsteuern	921	1.030	870	921	51	109
Rückstellungen für sonstige Risiken	6.428	6.799	6.146	6.473	282	326
Finanzierungsverbindlichkeiten	25.999	26.701	-10.443	-12.525	36.442	39.226
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.721	7.782	5.000	6.276	1.721	1.506
Rechnungsabgrenzungsposten	1.538	1.548	1.063	1.064	475	484
Übrige Verbindlichkeiten	1.716	1.480	1.431	1.232	285	248
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>53.479</b>	<b>54.855</b>	<b>13.886</b>	<b>12.674</b>	<b>39.593</b>	<b>42.181</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>152.687</b>	<b>148.132</b>	<b>76.883</b>	<b>72.508</b>	<b>75.804</b>	<b>75.624</b>

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

## 4.04

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Übrige Rücklagen				Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital			Summe Eigenkapital
				Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Derivative Finanzinstrumente	Anteil at equity bewerteter Finanzinvestitionen	Eigene Aktien	Nicht beherrschende Anteile		
<b>Stand zum 1. Januar 2011</b>	3.058	11.905	20.553	939	149	-216	-8	-7	36.373	1.580	37.953
Konzernergebnis	-	-	1.059	-	-	-	-	-	1.059	121	1.180
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-631	-164	707	-115	-	-203	-83	-286
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	3	-210	39	-	-168	19	-149
Gesamtergebnis	-	-	1.059	-631	-161	497	-76	-	688	57	745
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-144	-144
Veränderung durch Stock Options	-	-1	-	-	-	-	-	-	-1	-	-1
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-28	-28	-	-28
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-18	-	-	-	-	35	17	-	17
Sonstiges	-	-1	-	-	-	-	-	-	-1	-24	-25
<b>Stand zum 31. März 2011</b>	3.058	11.903	21.594	308	-12	281	-84	-	37.048	1.469	38.517
<b>Stand zum 1. Januar 2012</b>	3.060	11.895	24.228	1.049	71	-651	-28	-	39.624	1.713	41.337
Konzernergebnis	-	-	1.338	-	-	-	-	-	1.338	78	1.416
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-261	286	676	-118	-	583	-82	501
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	-4	-195	40	-	-159	20	-139
Gesamtergebnis	-	-	1.338	-261	282	481	-78	-	1.762	16	1.778
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-278	-278
Veränderung durch Stock Options	-	2	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	1	-	-	-	-	-	-	1	4	5
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-25	-25	-	-25
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	25	25	-	25
Sonstiges	-	-5	-1	-	-	-	-	-	-6	2	-4
<b>Stand zum 31. März 2012</b>	3.060	11.893	25.565	788	353	-170	-106	-	41.383	1.457	42.840

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

## 4.05

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1 2012	Q1 2011	Q1 2012	Q1 2011	Q1 2012	Q1 2011
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.979	1.883	1.638	1.565	341	318
Abschreibungen	1.019	899	1.014	894	5	5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-98	-37	-108	-52	10	15
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-19	-11	-24	-10	5	-1
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-1.726	-1.578	-1.803	-1.635	77	57
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-945	-408	-903	-351	-42	-57
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	769	838	708	821	61	17
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-153	-61	-	65	-153	-126
Vermietete Fahrzeuge	-610	-127	-31	-38	-579	-89
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-267	-701	-443	-657	176	-44
Gezahlte Ertragsteuern	-422	-1.217	-325	-10	-97	-1.207
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>-473</b>	<b>-520</b>	<b>-277</b>	<b>592</b>	<b>-196</b>	<b>-1.112</b>
Zugänge zu Sachanlagen	-1.042	-757	-1.038	-754	-4	-3
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-390	-363	-387	-361	-3	-2
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	55	48	54	46	1	2
Erwerb von Anteilsbesitz	-267	-15	-262	-15	-5	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	6	13	6	13	-	-
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-775	-1.186	-572	-1.102	-203	-84
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	1.351	1.355	1.202	1.303	149	52
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-61	6	-64	9	3	-3
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.123</b>	<b>-899</b>	<b>-1.061</b>	<b>-861</b>	<b>-62</b>	<b>-38</b>
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	3.909	-102	3.358	-1.755	551	1.653
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-3	-20	-2	-20	-1	-
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	5	28	5	28	-	-
Erwerb eigener Aktien	-25	-28	-25	-28	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-	-16	-	-16	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	-17	914	17	-914
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>3.886</b>	<b>-138</b>	<b>3.319</b>	<b>-877</b>	<b>567</b>	<b>739</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-29	-144	-27	-124	-2	-20
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>2.261</b>	<b>-1.701</b>	<b>1.954</b>	<b>-1.270</b>	<b>307</b>	<b>-431</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn</b>	<b>9.576</b>	<b>10.903</b>	<b>8.908</b>	<b>9.535</b>	<b>668</b>	<b>1.368</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>11.837</b>	<b>9.202</b>	<b>10.862</b>	<b>8.265</b>	<b>975</b>	<b>937</b>

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

# Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

## 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

**Allgemeines.** Dieser zusammengefasst dargestellte und ungeprüfte Konzernabschluss (Zwischenabschluss) der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde gemäß § 37x Abs. 3 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sowie in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 »Zwischenberichterstattung« aufgestellt. Der Zwischenabschluss steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland.

Der Zwischenabschluss des Konzerns wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d.h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen grundsätzlich denen, die im IFRS Konzernabschluss für das Jahr 2011 angewendet wurden.

Um den Vertrieb bestimmter im Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu ermöglichen, hat Daimler den Zwischenabschluss um Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu Daimler Financial Services ergänzt. Diese stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services in Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet. Im Rahmen der Aufstellung des Zwischenabschlusses gemäß den IFRS müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen vorgenommen werden, die Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben können. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen. Veränderungen der Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen können einen wesentlichen Einfluss auf den Zwischenabschluss haben.

## 2. Wesentliche Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstiger Vermögenswerte und Schulden

**MBtech Group.** Daimler und die AKKA Technologies SA haben am 7. Dezember 2011 einen Vertrag zum Verkauf eines 65%-Anteils an der Tochtergesellschaft MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group) unterzeichnet. Die Transaktion wurde am 12. April 2012 abgeschlossen. Zum 31. März 2012 betragen die Vermögenswerte und Schulden der MBtech Group 85 und 78 Mio. € (31. Dezember 2011: Vermögenswerte von 90 und Schulden von 78 Mio. €). Aus der Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert ergab sich kein Wertminderungsbedarf. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden. Nach Abschluss der Transaktion wird die verbleibende Beteiligung an der MBtech Group nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Die MBtech Group ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.



### 3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

#### 4.06

##### Umsatzerlöse

in Millionen €	Q1 2012	Q1 2011
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	23.847	21.690
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	2.297	2.232
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	785	719
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	82	88
	27.011	24.729

### 4. Funktionskosten

*Optimierungsprogramm Daimler Buses.* Daimler Buses hat im ersten Quartal 2012 eine Neuausrichtung für Teile des Geschäftssystems beschlossen. Dabei werden zunächst Maßnahmen zur Effizienz- und Wachstumssteigerung definiert mit der Zielsetzung, die Marktanteile der Omnibusse in Westeuropa zu erhöhen, die Produktportfolios auf die geänderten Marktanforderungen anzupassen und einzelne Kostenpositionen zu senken. Infolge dessen soll unter anderem auch eine weitere Optimierung des Fertigungsverbundes erfolgen. Im März 2012 hat der Vorstand einen Abbau von bis zu zehn Prozent der Stammbesellschaft der EvoBus GmbH und einiger Tochtergesellschaften in Westeuropa beschlossen. Dieser Personalabbau soll ausschließlich über sozialverträgliche Maßnahmen erfolgen.

Aus den Maßnahmen ergaben sich im ersten Quartal 2012 Aufwendungen von 36 Mio. €, die nahezu ausschließlich im Zusammenhang mit den Personalmaßnahmen der EvoBus GmbH stehen. Der Aufwand ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung mit 27 Mio. € in den Umsatzkosten, mit 4 Mio. € in den Vertriebskosten, mit 2 Mio. € in den allgemeinen Verwaltungskosten und mit 3 Mio. € in den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten enthalten. Der Stand der gebildeten Rückstellung beläuft sich zum 31. März 2012 auf 35 Mio. €. Der Konzern erwartet im Jahresverlauf 2012 weitere Belastungen von bis zu 50 Mio. €.

Darüber hinaus hat der Vorstand der Daimler AG Ende April 2012 beschlossen, die Aktivitäten von Daimler Buses in Nordamerika neu auszurichten. In diesem Zusammenhang ist unter anderem vorgesehen, die Produktion von Stadtbussen einzustellen und die Vertriebsaktivitäten für Reisebusse anzupassen. Der Konzern erwartet, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen zu Aufwendungen von rund 60 Mio. € im Jahr 2012 führen wird; die Aufwendungen werden dem Segment Daimler Buses zugeordnet.

### 5. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

#### 4.07

##### Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	Q1 2012	Q1 2011
<b>Zinserträge</b>		
Erwartete Erträge aus Pensions- und sonstigen altersversorgungsbezogenen Fondsvermögen	148	154
Zinsen und ähnliche Erträge	87	56
	235	210
<b>Zinsaufwendungen</b>		
Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen für Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen	-274	-246
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-112	-112
	-386	-358

### 6. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

#### 4.08

##### Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	31. März 2012	31. Dez. 2011
Geschäftswerte	726	736
Entwicklungskosten	6.760	6.659
Übrige immaterielle Vermögenswerte	840	864
	8.326	8.259

### 7. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

#### 4.09

##### Sachanlagen

in Millionen €	31. März 2012	31. Dez. 2011
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.755	6.894
Technische Anlagen und Maschinen	6.081	5.922
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.431	4.467
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.013	1.897
	19.280	19.180

Im ersten Quartal 2012 ergaben sich Zugänge von 1.051 (2011: 785) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten drei Monate des Jahres 2012 lagen bei 727 (2011: 665) Mio. €.

## 8. Vermietete Gegenstände

Zum 31. März 2012 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 23.060 (31. Dezember 2011: 22.811) Mio. €. Im ersten Quartal 2012 ergaben sich Zugänge von 2.970 (2011: 2.664) Mio. € und Abgänge von 1.519 (2011: 1.710) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten drei Monate des Jahres 2012 betragen 868 (2011: 857) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

## 9. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Die folgende Übersicht zeigt Eckdaten zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen:

### 4.10

#### At-equity bewertete Finanzinvestitionen

in Millionen €	EADS	Engine Holding	Tognum	BBAC	Kamaz	Übrige <sup>1</sup>	Gesamt
<b>31. März 2012</b>							
Höhe des Anteils (in %)	22,5	50,0	-	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	2.480	1.475	-	318	155	458	4.886
At-equity-Ergebnis (erstes Quartal 2012) <sup>2</sup>	133	9	-	-11	7	-40	98
<b>31. Dezember 2011</b>							
Höhe des Anteils (in %)	22,5	50,0	-	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	2.475	1.255	-	339	139	453	4.661
At-equity-Ergebnis (erstes Quartal 2011) <sup>2</sup>	74	-	-2	27	-1	-41	57

<sup>1</sup> Hierin sind auch Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

<sup>2</sup> Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

**Engine Holding.** Im ersten Quartal 2012 wurde die vereinbarte Einbringung des Kolbenmotorengeschäfts unter der Marke Bergen durch Rolls-Royce in die Engine Holding vollzogen. In diesem Zusammenhang leistete Daimler eine Bareinlage von 200 Mio. € in die Kapitalrücklage der Engine Holding. Siehe hierzu auch Anmerkung 18.

## 10. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

### 4.11

#### Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	31. März 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	12.698	23.765	36.463	13.174	23.234	36.408
Händler	7.581	1.386	8.967	7.718	1.434	9.152
Übrige	111	615	726	115	838	953
Buchwert (brutto)	20.390	25.766	46.156	21.007	25.506	46.513
Wertberichtigungen	-441	-523	-964	-447	-499	-946
Buchwert (netto)	19.949	25.243	45.192	20.560	25.007	45.567

## 11. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

### 4.12

#### Vorräte

in Millionen €	31. März 2012	31. Dez. 2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.955	1.802
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.719	2.451
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	13.820	12.737
Geleistete Anzahlungen	101	91
	18.595	17.081

## 12. Eigenkapital

**Belegschaftsaktienprogramme.** Im ersten Quartal 2012 hat die Daimler AG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,5 Mio. Stück Daimler Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben.

**Dividende.** Die Hauptversammlung vom 4. April 2012 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2011 der Daimler AG eine Dividende von 2.346 Mio. € (2,20 € pro Aktie) an die Aktionäre auszuschütten. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 5. April 2012.

## 13. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

**Pensionsaufwendungen.** Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in Tabelle 7 4.13 dargestellt.

**Geleistete Beiträge der Arbeitgeber an die Planvermögen.** In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2012 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 51 Mio. €.

### 4.13

#### Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

in Millionen €	Gesamt	Q1 2012		Gesamt	Q1 2011	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-97	-75	-22	-87	-71	-16
Zinsaufwand	-216	-184	-32	-211	-183	-28
Erwartete Erträge aus Planvermögen	146	117	29	156	131	25
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste	-40	-34	-6	-23	-19	-4
	-207	-176	-31	-165	-142	-23

## 14. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle 7 4.14 entnommen werden.

### 4.14

#### Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	31. März 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	2.492	3.064	5.556	2.694	2.914	5.608
Personal- und Sozialbereich	1.448	1.455	2.903	1.679	1.431	3.110
Übrige	2.488	1.302	3.790	2.426	1.281	3.707
	6.428	5.821	12.249	6.799	5.626	12.425

## 15. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

### 4.15

#### Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	31. März 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	3.978	23.499	27.477	5.594	20.725	26.319
Geldmarktpapiere	1.668	-	1.668	1.233	-	1.233
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.418	9.279	19.697	10.574	8.601	19.175
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	7.086	3.989	11.075	7.012	4.023	11.035
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	2.256	2.276	4.532	1.534	1.654	3.188
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	81	342	423	91	373	464
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	512	109	621	663	90	753
	25.999	39.494	65.493	26.701	35.466	62.167

## 16. Rechtliche Verfahren

Wie im Geschäftsbericht 2011 bereits berichtet, führten das DOJ und die Daimler AG Gespräche über eine mögliche Verlängerung der Laufzeit des Deferred Prosecution Agreement, um dessen Laufzeit an die Dauer des Mandats des Monitors stärker anzupassen und um der Daimler AG zusätzliche Zeit zu geben, die Nachhaltigkeit der Compliance Systeme zu verbessern. Auf Basis dieser Diskussionen und um die seit längerem mit Nachdruck verfolgte Beseitigung einiger zutage getretenen Schwächen abzuschließen, haben das DOJ, die Daimler AG und die Daimler North East Asia, Ltd. am 30. März 2012 einvernehmlich Verlängerungen der Laufzeiten des jeweiligen Deferred Prosecution Agreements bis zum 31. Dezember 2012 vereinbart.

## 17. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Quartal 2012 und 2011 wie folgt dar:

### 4.16

#### Segmentberichterstattung

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
<b>Q1 2012</b>								
Außenumsatzerlöse	14.400	6.908	2.013	722	2.968	27.011	-	27.011
Konzerninterne Umsatzerlöse	537	475	75	8	172	1.267	-1.267	-
Umsatzerlöse gesamt	14.937	7.383	2.088	730	3.140	28.278	-1.267	27.011
Segmentergebnis (EBIT)	1.252	383	168	-103	344	2.044	86	2.130
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-46	20	-3	-	-5	-34	132	98
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-108	-37	-16	-3	-2	-166	-14	-180

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
<b>Q1 2011</b>								
Außenumsatzerlöse	13.332	5.819	1.903	820	2.855	24.729	-	24.729
Konzerninterne Umsatzerlöse	528	423	74	11	179	1.215	-1.215	-
Umsatzerlöse gesamt	13.860	6.242	1.977	831	3.034	25.944	-1.215	24.729
Segmentergebnis (EBIT)	1.288	413	173	-33	321	2.162	-131	2.031
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-12	1	-4	-	-3	-18	75	57
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-19	-10	-4	-2	-1	-36	2	-34

**Überleitung.** Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus Tabelle 4.17.

In der »Überleitung« werden zentral verantwortete Sachverhalte der Konzernzentrale ausgewiesen. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert. Die sonstigen zentralen Posten beinhalten im ersten Quartal 2011 insbesondere Aufwendungen, die im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren stehen.

### 4.17

#### Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT)

In Millionen €	Q1 2012	Q1 2011
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.044	2.162
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen <sup>1</sup>	132	75
Sonstige zentrale Posten	-34	-190
Eliminierungen	-12	-16
Konzern-EBIT	2.130	2.031
Zinserträge	235	210
Zinsaufwendungen	-386	-358
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.979	1.883

<sup>1</sup> Beinhaltet im Wesentlichen das anteilige Ergebnis von EADS.

## 18. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

**Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.** Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Siehe hierzu auch Tabelle [4.18](#).

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Engine Holding GmbH (Engine Holding) bzw. die Tognum AG (Tognum), die ein Tochterunternehmen der Engine Holding ist. Tognum bezieht Motoren, sonstige Teile und Dienstleistungen vom Konzern. Im Zusammenhang mit der Übernahme der Tognum AG durch die Engine Holding hat der Konzern sich verpflichtet, der Engine Holding weitere Barmittel bis zu einer Höhe von maximal 200 Mio. € zur Verfügung zu stellen, um die Einbringung des Kolbenmotorengeschäfts unter der Marke Bergen durch Rolls-Royce in die Engine Holding zu unterstützen. Im Januar 2012 wurde diese Kapitaleinlage geleistet.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle [4.18](#) nicht enthalten sind (105 Mio. € zum 31. März 2012 und zum 31. Dezember 2011).

Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen betreffen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). BBAC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China.

Im Dezember 2011 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) von Daimler und dem chinesischen Lkw-Hersteller Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gegründet. Daimler hat sich verpflichtet Kapital in das Gemeinschaftsunternehmen einzubringen und darüber hinaus die Produktion für einen Lkw-Motor bei BFDA aufzubauen. Im ersten Quartal 2012 wurde eine Kapitaleinlage von 51 Mio. € geleistet; am 18. April 2012 wurde die restliche Kapitaleinlage von 288 Mio. € vorgenommen.

Weitere wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen entfallen auf ein Gemeinschaftsunternehmen in Österreich, das Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns vertreibt. Zudem bestehen größere Geschäftsbeziehungen mit dem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co. Ltd. (FBAC). FBAC produziert und vertreibt Vans der Marke Mercedes-Benz in China.

Für Informationen zu den Zuführungen zu den Pensionsplanvermögen siehe Anmerkung 13.

## 4.18

### Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	Q1 2012	Q1 2011	Q1 2012	Q1 2011	31. März 2012	31. Dezember 2011	31. März 2012	31. Dezember 2011
Assoziierte Unternehmen	186	144	39	35	184	239	35	46
Gemeinschaftsunternehmen	692	605	68	107	703	526	16	24

## Investor Relations

Telefon 0711 17 92261  
17 97778  
17 95256  
17 95277  
Telefax 0711 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante Informationen finden Sie im Internet unter **[www.daimler.com](http://www.daimler.com)**

## Konzeption und Inhalt

Daimler AG  
Investor Relations

## Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht (deutsch, englisch)  
Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)  
Nachhaltigkeitsbericht (deutsch und englisch)  
[www.daimler.com/ir/berichte](http://www.daimler.com/ir/berichte)

## Zwischenbericht Q1 2012

27. April 2012

## Zwischenbericht Q2 2012

25. Juli 2012

## Zwischenbericht Q3 2012

25. Oktober 2012

## Hauptversammlung 2013

Messe Berlin  
10. April 2013

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig im Internet unter <http://www.daimler.com/ir/termine> abzufragen.

## Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung zukünftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschärfung der Staatsschuldenkrise in der Eurozone, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, 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, Unterbrechun-

gen 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, insbesondere EADS, 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 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.

