

DAIMLER

Zwischenbericht Q1 2014



Inhaltsverzeichnis.

A	Wichtige Kennzahlen
B	Daimler am Kapitalmarkt
C	Konzernzwischenlagebericht (Seiten 6 – 16)
6	Geschäftsentwicklung
8	Ertragslage
9	Finanzlage
11	Vermögenslage
13	Mitarbeiter
13	Wichtige Ereignisse
14	Nachtragsbericht
14	Risiko- und Chancenbericht
15	Prognosebericht
D	Geschäftsfelder (Seiten 17 – 21)
17	Mercedes-Benz Cars
18	Daimler Trucks
19	Mercedes-Benz Vans
20	Daimler Buses
21	Daimler Financial Services
E	Konzernzwischenabschluss (Seiten 22 – 41)
22	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
23	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
24	Konzernbilanz
25	Konzern-Kapitalflussrechnung
26	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
28	Konzernanhang zum Zwischenabschluss
F	Adressen Informationen Finanzkalender

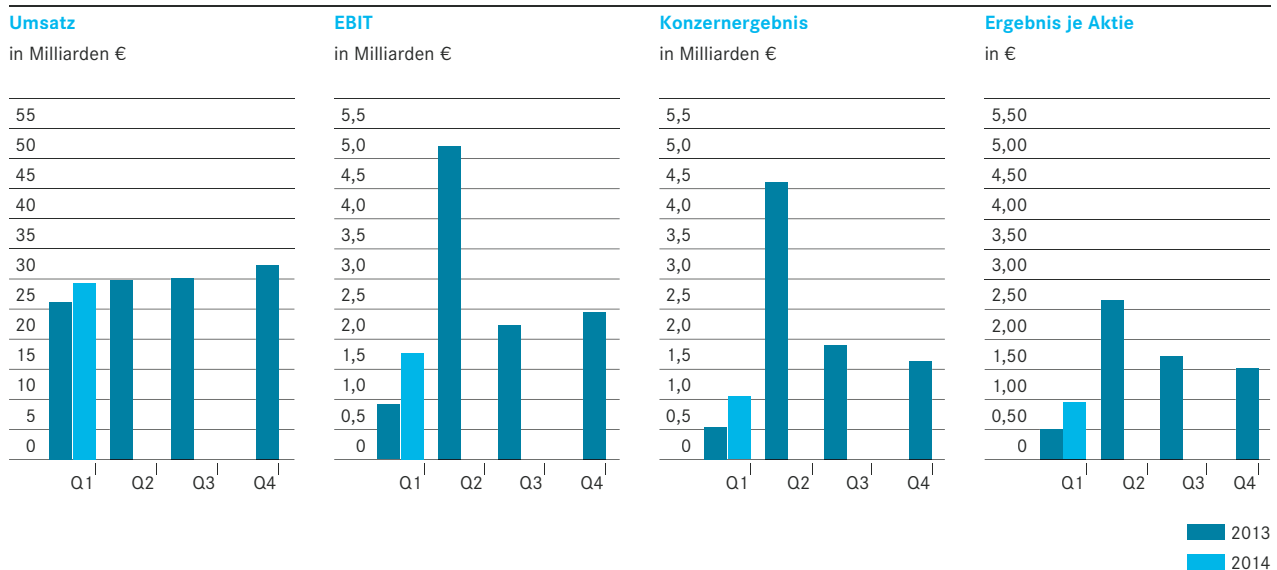
Titelbild:

Mit der neu entwickelten C-Klasse Limousine setzt Mercedes-Benz neue Maßstäbe in der Premium-Mittelklasse. Dank intelligentem Leichtbaukonzept, exzellenter Aerodynamik und neuen, sparsamen Motoren markiert die C-Klasse Effizienz-Bestwerte in ihrer Klasse. Hinzu kommen ein sinnlich-klares Design, viele technische Innovationen sowie eine umfangreiche Serienausstattung. Im März feierte die neue C-Klasse erfolgreich ihre Markteinführung in Europa.

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
Umsatz	29.457	26.102	+13 ¹
Westeuropa	10.056	9.017	+12
davon Deutschland	4.813	4.280	+12
NAFTA	8.330	7.529	+11
davon USA	7.347	6.523	+13
Asien	7.050	5.216	+35
davon China	3.277	2.152	+52
Übrige Märkte	4.021	4.340	-7
Beschäftigte (31.03.)	276.322	274.555	+1
Sachinvestitionen	1.043	1.058	-1
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.351	1.360	-1
davon aktivierte Entwicklungskosten	275	319	-14
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	694	-1.152	.
EBIT	1.787	917	+95
Konzernergebnis	1.086	564	+93
Ergebnis je Aktie (in €)	0,96	0,50	+92

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 18%.



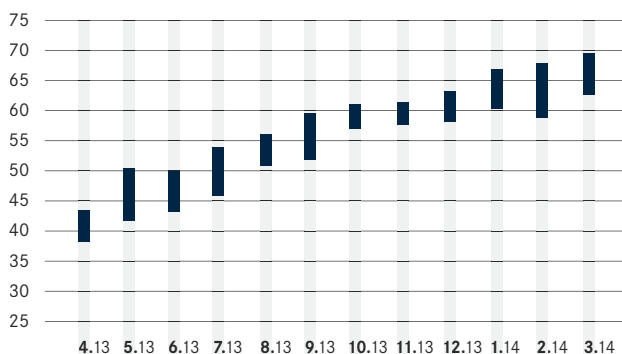
Daimler am Kapitalmarkt.

Kennzahlen

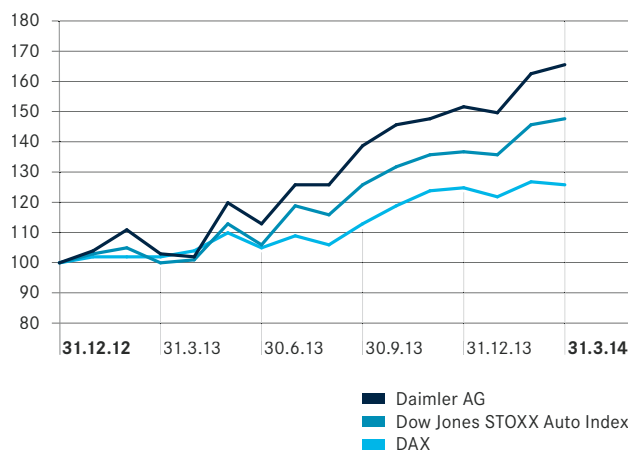
	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
Konzernergebnis je Aktie (in €)	0,96	0,50	+92
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.067,9	+0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	73,38	45,33	+62
Xetra-Schlusskurs (in €)	68,59	42,45	+62

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2013/2014

in €



Börsenkursentwicklung (indiziert)



Daimler-Aktie entwickelt sich im ersten Quartal besser als der DAX

Unsere Aktie begann das Jahr 2014 mit einer Fortsetzung der positiven Entwicklung aus dem Vorjahr. Ende Januar belasteten jedoch Turbulenzen in wichtigen Schwellenländern die Aktienmärkte. Anleger reagierten daraufhin mit Verunsicherung und Gewinnmitnahmen. Die Veröffentlichung unserer Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2013 im Februar 2014 wurde vom Kapitalmarkt sehr positiv aufgenommen. Erstmals veranstaltete Daimler eine Investorenkonferenz vor Ort in Stuttgart. Angesichts der guten Jahresergebnisse, eines Dividendenvorschlags von 2,25 € und eines anhaltend guten Produktmomentums konnte unser Kurs am Tag der Veröffentlichung um 2,6% zulegen und erreichte 62,48 €. In der zweiten Hälfte des ersten Quartals entwickelten sich die Aktienmärkte trotz politischer Unsicherheiten stabil, unsere Aktie konnte sogar weiter zulegen. Insgesamt stieg die Daimler-Aktie im ersten Quartal 2014 um 9% auf einen Schlussstand von 68,59 € und entwickelte sich damit ein wenig stärker als der Dow Jones STOXX Auto Index (+8%) und deutlich besser als der DAX (+0%). Die Marktkapitalisierung lag zum Quartalsende bei 73,4 Mrd. €.

Kapitalmarkt für attraktive Finanzierungen genutzt

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Quartal 2014 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten refinanziert. Im Januar 2014 begab die Daimler AG eine achtjährige Anleihe im Euromarkt in Höhe von 750 Mio. €. Im März emittierte die Daimler Finance North America LLC im US-amerikanischen Kapitalmarkt in einer Transaktion Anleihen mit drei- und siebenjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 2,15 Mrd. US-\$. Darüber hinaus nahmen wir diverse kleinere Begebungen in verschiedenen Ländern und Währungen vor. Als erstes internationales Unternehmen konnten wir im März 2014 am heimischen Kapitalmarkt der Volksrepublik China eine Anleihe begeben, einen sogenannten Panda Bond. Anfang April 2014 haben wir in den USA eine Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktion im Volumen von rund 2 Mrd. US-\$ durchgeführt.

Konzernzwischenlagebericht.

Konzernabsatz mit 565.800 Einheiten deutlich über Vorjahresniveau

Umsatzanstieg um 13% auf 29,5 Mrd. €

Konzern-EBIT in Höhe von 1.787 (i. V. 917) Mio. €

Konzernergebnis von 1.086 (i. V. 564) Mio. €

Für Gesamtjahr 2014 deutlicher Anstieg bei Absatz und Umsatz erwartet

Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft deutlich über dem Niveau des Vorjahres erwartet

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft mit verhaltener Expansion

Die **Weltwirtschaft** dürfte im ersten Quartal 2014 ihren Aufwärtstrend fortgesetzt haben, allerdings gab es einige dämpfende Entwicklungen für das globale Wachstum. So hat in den USA der ungewöhnlich strenge Winter die Konjunktur zum Jahresanfang beeinträchtigt. Erfreulich war hier jedoch, dass mit der reibungslosen Einigung über die Erhöhung der staatlichen Schuldenobergrenze ein zentrales Konjunkturrisiko für 2014 weggefallen ist. In Westeuropa entwickelten sich wichtige Stimmungsindikatoren weiterhin solide und bestätigten eine zwar eher schwache, aber immerhin aufwärts gerichtete Konjunktur. Kritisch verlief die Entwicklung dagegen in einigen Schwellenländern, die von Kapitalabflüssen, Aktienmarktverlusten, Währungsabwertungen und höherer Inflation betroffen waren. Auch die jüngsten Ereignisse rund um die Ukraine haben schon deutliche ökonomische Beeinträchtigungen ausgelöst, so insbesondere in Russland. Vor diesem Hintergrund entwickelten sich die globalen Aktienmärkte eher uneinheitlich und sehr volatil, der Euro tendierte dabei eher zur Stärke.

Das Wachstum der **weltweiten Pkw-Nachfrage** setzte sich im ersten Quartal fort. Dabei war insbesondere die Marktentwicklung in den reiferen Volkswirtschaften trotz einer Verlangsamung in den USA in Summe positiv. Dagegen entwickelten sich mit Ausnahme von China die Verkäufe in einigen großen Schwellenländern aufgrund der schwierigen ökonomischen Rahmenbedingungen weiterhin eher ungünstig. Der US-amerikanische Markt war zu Jahresbeginn durch die extremen Wetterverhältnisse beeinträchtigt. Im März war jedoch ein deutlicher Aufholeffekt zu beobachten, sodass die Nachfrage im Gesamtquartal insgesamt leicht über dem Vorjahresniveau lag. Der westeuropäische Markt übertraf das niedrige Vorjahresniveau um 7%. Die fünf größten Einzelmärkte wiesen dabei alle spürbare Zuwächse auf. In Japan war die Nachfrage von Vorzieheffekten mit Blick auf die Mehrwertsteuererhöhung im April gekennzeichnet, sodass sich der Markt gut 20% über dem Vorjahresniveau bewegte. In China blieb der Aufwärtstrend weiterhin intakt. Auch zu Jahresbeginn legten die Pkw-Verkäufe zweistellig zu. Dagegen war der russische Markt von ökonomischer Schwäche und der Krim-Krise geprägt und lag leicht unter dem Vorjahresniveau. In Indien war die Nachfrage weiter schwach und verfehlte das Vorjahresniveau deutlich.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** entwickelte sich im ersten Quartal regional unterschiedlich. Der nordamerikanische Markt war zu Jahresbeginn vom starken Winter beeinflusst und zeigte zunächst wenig Dynamik. Dennoch lag die Nachfrage dank einer günstigen Entwicklung im März im Gesamtquartal deutlich über dem Vergleichswert des Vorjahres. In Europa war der Markt im ersten Quartal noch durch den Vorzieheffekt im Zusammenhang mit der Einführung der Euro-VI-Abgasnorm geprägt und übertraf das schwache Vorjahresniveau spürbar. Ebenfalls durch einen Sondereffekt beeinflusst war der japanische Markt für leichte, mittelschwere und schwere Lkw. Hier gab es Vorzieheffekte mit Blick auf die Mehrwertsteuererhöhung im April, sodass die Nachfrage deutlich zweistellig über dem Vorjahresniveau lag. Die Lkw-Verkäufe in Brasilien entwickelten sich zu Jahresbeginn schwach und lagen deutlich unter dem Vorjahreswert. Vor allem die nach wie vor fehlende konjunkturelle Dynamik und ungünstigere Finanzierungskonditionen im Rahmen der staatlichen Förderprogramme waren hierfür ausschlaggebend. Die schwierigen ökonomischen Rahmenbedingungen in vielen Schwellenländern beeinträchtigten auch weiterhin die Lkw-Nachfrage in Indien und Russland. In Indien scheint zwar die Abwärtsdynamik nicht weiter zuzunehmen, im Vergleich zum Vorjahr war der Markt aber weiterhin deutlich zweistellig im Minus. Ebenfalls zweistellig dürfte der russische Markt nach letzten Schätzungen das Vorjahresniveau verfehlt haben. Dagegen lag der weltgrößte Lkw-Markt China zu Jahresbeginn noch deutlich über dem Vorjahresniveau, verlor aber zuletzt spürbar an Dynamik.

Die Nachfrage nach **Transportern** ist in Europa im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Der nordamerikanische Transportermarkt war von einer noch stärkeren Erholung gekennzeichnet.

Der **Busmarkt** in Westeuropa entwickelte sich in den ersten drei Monaten wie erwartet auf Vorjahresniveau. Dahingegen war der Markt in Osteuropa rückläufig. Bedingt durch die schwierige wirtschaftliche Lage in Argentinien blieb auch der lateinamerikanische Markt unter dem Vorjahresniveau.

Absatz im ersten Quartal über Vorjahresniveau

Im ersten Quartal 2014 hat Daimler weltweit 565.800 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und lag damit 13% über Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz Cars verbuchte mit 389.500 Einheiten das absatzstärkste erste Quartal der Unternehmensgeschichte. In Deutschland wurden 59.100 (i. V. 61.100) Einheiten verkauft, in Westeuropa (ohne Deutschland) waren es 93.200 (+5%) Einheiten. In den USA wurden 76.900 Fahrzeuge (+13%) abgesetzt. Absatzstarke Monate verbuchte Mercedes-Benz Cars im ersten Quartal außerdem in Japan (+44%) und Südkorea (+44%). In China verbesserte sich der Absatz deutlich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum; hier wurden im ersten Quartal 70.300 Fahrzeuge verkauft (+52%).

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag mit 108.500 Einheiten um 7% über dem Vorjahresquartal. Die Triade-Märkte entwickelten sich dabei positiv, wohingegen die Schwellenländer einen Nachfragerückgang zu verzeichnen hatten. Unser Absatz in Westeuropa blieb mit 11.600 Fahrzeugen leicht unter Vorjahresniveau. Hier hatten viele Kunden ihre Käufe in das zweite Halbjahr 2013 vorgezogen, bevor die neue Euro-VI-Abgasnorm Anfang 2014 gültig wurde. In Deutschland konnte Daimler Trucks dennoch eine Absatzsteigerung von 5% verzeichnen. Mit unseren Mercedes-Benz Fahrzeugen sind wir sowohl in der Region Westeuropa als auch im Kernmarkt Deutschland mit Marktanteilen von 22,0% beziehungsweise 38,1% weiterhin mit deutlichem Abstand Marktführer. In Lateinamerika ging unser Absatz um 22% auf 10.200 Einheiten zurück. Dort wurde die Lkw-Nachfrage durch die aktuellen Rahmenbedingungen negativ beeinflusst. Dennoch konnten wir in Brasilien den Marktanteil mit unseren Mercedes-Benz Fahrzeugen leicht steigern. In der NAFTA-Region war unser Absatz mit 34.600 verkauften Fahrzeugen um 13% höher als im Vorjahr. In der Klasse 6-8 erzielten wir mit unseren nordamerikanischen Marken einen Marktanteil von 40,1%. Damit konnten wir uns mit deutlichem Abstand als Marktführer behaupten. Der Absatz in Asien stieg um 15% auf 40.600 Einheiten. Ein Grund für die gestiegene Nachfrage in Japan war die Mehrwertsteuererhöhung zum 1. April 2014.

Der Absatz von **Mercedes-Benz Vans** erhöhte sich im ersten Quartal 2014 um 16% auf 61.100 Einheiten. Dabei konnte die Transportersparte in ihrer Kernregion Westeuropa den Absatz um 20% auf 39.100 Einheiten steigern. In Osteuropa setzte sich der Wachstumskurs fort; trotz eines schwierigen Umfeldes in der Türkei stieg der Absatz in dieser Region von 5.200 auf 6.000 Einheiten. In den USA lag der Absatz mit 5.000 Einheiten um 26% über dem Vorjahresniveau. Auch in China verzeichneten wir zweistellige Wachstumsraten; der Absatz stieg um 14% auf 2.700 Einheiten. In Lateinamerika hingegen lag der Absatz mit 3.600 (i. V. 4.100) Einheiten unter dem Vorjahresniveau.

Der Absatz von **Daimler Buses** lag im ersten Quartal 2014 mit 6.700 Bussen und Fahrgestellen deutlich über dem Vorjahreswert von 6.000 Einheiten. Dabei konnte der Zuwachs in Westeuropa aufgrund der im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Nachfrage nach Komplettbussen den Absatzrückgang bei den Fahrgestellen in Lateinamerika mehr als kompensieren. In Westeuropa setzten wir 1.100 Einheiten ab; das waren doppelt so viele wie im Vorjahresquartal. In Lateinamerika (ohne Mexiko) lag der Absatz mit 4.000 (i. V. 4.100) Fahrgestellen leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Bei **Daimler Financial Services** stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 14% auf 9,8 Mrd. €. Das Vertragsvolumen lag zum Ende des ersten Quartals mit 84,3 Mrd. € leicht über dem Niveau vom Jahresende 2013.

Der **Umsatz** von Daimler lag im ersten Quartal bei 29,5 Mrd. € und damit 13% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzanstieg 18%.

Einen im Vergleich zum Absatz überproportionalen Umsatzanstieg erzielte das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars aufgrund des günstigeren Modell-Mix. Bei Daimler Trucks lag der Umsatz trotz eines Absatzwachstums um 7% mit 7,1 Mrd. € nur leicht über dem Vorjahresniveau, da sich Wechselkurseffekte im Umsatz belastend ausgewirkt haben. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans konnte den Umsatz um 11% auf 2,2 Mrd. € steigern. Auch bei den Bussen war ein zweistelliger Umsatzzuwachs zu verzeichnen, hier hat sich insbesondere ein höherer Anteil von Komplettbussen positiv ausgewirkt.

C.01

Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
Daimler-Konzern	565.799	501.600	+13
Mercedes-Benz Cars	389.476	341.511	+14
Daimler Trucks	108.529	101.433	+7
Mercedes-Benz Vans	61.119	52.623	+16
Daimler Buses	6.675	6.033	+11

C.02

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
Daimler-Konzern	29.457	26.102	+13
Mercedes-Benz Cars	17.004	14.110	+21
Daimler Trucks	7.121	7.024	+1
Mercedes-Benz Vans	2.212	1.986	+11
Daimler Buses	859	751	+14
Daimler Financial Services	3.809	3.577	+6

Ertragslage

Der **Daimler-Konzern** erzielte im ersten Quartal 2014 ein EBIT von 1.787 (i. V. 917) Mio. € und konnte damit das Ergebnis des Vorjahresquartals deutlich übertreffen. [↗ C.03](#)

Dieser deutliche Ergebnisanstieg war von einer sehr positiven Absatz- und Umsatzentwicklung in allen Geschäftsfeldern geprägt. Darüber hinaus haben sich der aktuelle Produkt-Mix bei Mercedes-Benz-Cars sowie die zunehmende Wirkung der umgesetzten Effizienzmaßnahmen in allen Geschäftsfeldern positiv auf das operative Ergebnis ausgewirkt. Wechselkurseffekte haben dagegen das Ergebnis belastet. Zudem war das EBIT durch Aufwendungen im Zusammenhang mit der Absicherung der Beteiligungen an Tesla Motors, Inc. (Tesla) und Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) belastet. Ohne diese Sondereffekte hat sich das operative Ergebnis im Vergleich zum Vorjahresquartal mehr als verdoppelt. Für weitere Informationen zu Tesla und RRPSH verweisen wir auf das Kapitel »Wichtige Ereignisse« sowie auf den Nachtragsbericht.

Die in Tabelle [↗ C.04](#) dargestellten Sonderfaktoren haben das EBIT im ersten Quartal 2014 und 2013 beeinflusst.

C.03

EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.183	460	+157
Daimler Trucks	341	116	+194
Mercedes-Benz Vans	123	81	+52
Daimler Buses	53	-31	.
Daimler Financial Services	397	314	+26
Überleitung	-310	-23	.
Daimler-Konzern	1.787	917	+95

C.04

Sonderfaktoren im EBIT

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013
Daimler Trucks		
Personalanpassungen	-5	-13
Daimler Buses		
Neuausrichtung Geschäftssystem	-1	-4
Reconciliation		
Bewertung der Put-Option an RRPSH	-118	-15
Absicherung Tesla-Aktienkurs	-161	-

Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag mit 1.183 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert von 460 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 7,0% (i. V. 3,3%). [↗ C.03](#)

Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf das weitere Absatzwachstum vor allem in China und USA zurückzuführen. Dazu haben insbesondere die S- und E-Klasse sowie die erweiterte Kompaktwagenpalette beigetragen. Ergebniszuwächse erzielte Mercedes-Benz Cars auch durch eine bessere Preisdurchsetzung. Zudem wirkten sich Effizienzmaßnahmen aus dem Programm »Fit for Leadership« positiv auf das Ergebnis aus. Ergebnisbelastungen entstanden durch Aufwendungen für Produktattraktivierungen, Kapazitätserweiterungen sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge. Darüber hinaus belasteten Wechselkurseffekte das Ergebnis.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag mit 341 (i. V. 116) Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau. Die Umsatzrendite belief sich auf 4,8% (i. V. 1,7%). [↗ C.03](#)

Insbesondere die Absatzanstiege in der NAFTA-Region und in Asien trugen positiv zur Ergebnisentwicklung bei. Ein Grund für die gestiegene Nachfrage in Japan war die Mehrwertsteuererhöhung zum 1. April 2014. Gegenläufig wirkten sich insbesondere der Absatzrückgang in Lateinamerika sowie Wechselkurseffekte auf das Ergebnis von Daimler Trucks aus. Weiterhin entstanden Aufwendungen in Höhe von 5 Mio. € für Personalmaßnahmen im Rahmen der fortgeführten Optimierungsprogramme in Deutschland und Brasilien. Die Effizienzmaßnahmen des Programms »Daimler Trucks #1« und gesunkene Garantiekosten haben sich positiv im Ergebnis niedergeschlagen.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im ersten Quartal 2014 ein operatives Ergebnis von 123 (i. V. 81) Mio. €. Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 5,6% gegenüber 4,1% im Vorjahr. [↗ C.03](#)

Das Ergebnis im ersten Quartal war geprägt von einer positiven Absatz- und Umsatzentwicklung, die auf einen deutlichen Nachfrageanstieg – insbesondere in Europa und der NAFTA-Region – zurückzuführen ist. Darüber hinaus konnte die Preisdurchsetzung verbessert werden. Gegenläufig wirkten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einführung der neuen V-Klasse.

Das EBIT des Geschäftsfeldes **Daimler Buses** lag bei 53 (i. V. -31) Mio. €; die Umsatzrendite belief sich auf 6,2% (i. V. -4,1%). [↗ C.03](#)

Gegenüber dem Vorjahresquartal konnte durch die erfreuliche Absatzentwicklung von Komplettbussen sowie einem vorteilhaften Modell-Mix in Westeuropa der Umsatz gesteigert werden und trug dadurch deutlich zur Ergebnisverbesserung bei. Darüber hinaus wurden aus weiteren Effizienzsteigerungen positive Ergebniseffekte erzielt.

Mit einem EBIT von 397 Mio. € lag das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** im ersten Quartal 2014 deutlich über dem Vorjahreswert (i. V. 314 Mio. €). [↗ C.03](#)

Maßgeblich für diesen Ergebnisanstieg war das gestiegene Vertragsvolumen sowie das Ergebnis aus dem Verkauf eines nicht fahrzeugbezogenen Vermögenswertes in den USA in Höhe von 45 Mio. €. Gegenläufig wirkte sich die negative Wechselkursentwicklung aus.

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

Bis zum Verkauf der restlichen Anteile an EADS im zweiten Quartal 2013 war in den zentral verantworteten Sachverhalten auch das anteilige Ergebnis der at-equity bewerteten Beteiligung an EADS enthalten; das Ergebnis im ersten Quartal 2013 belief sich auf 34 Mio. €.

Aus den übrigen zentral verantworteten Sachverhalten sind Aufwendungen in Höhe von 314 (i. V. 91) Mio. € entstanden. Darin enthalten ist ein Aufwand aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla in Höhe von 161 Mio. €. Im ersten Quartal 2014 haben Vorstand und Aufsichtsrat beschlossen, den Anteil von 50% an der RRPSH an den Partner Rolls-Royce Holdings plc. zu übertragen. In diesem Zusammenhang hat Daimler die im Jahr 2011 vereinbarte Put-Option auf die Beteiligung an RRPSH ausgeübt; hieraus ist im ersten Quartal 2014 ein Aufwand in Höhe von 118 Mio. € entstanden. Mitte April 2014 wurde die Veräußerung der Anteile an der RRPSH zu einem Preis von 2,43 Mrd. € vereinbart; der Beteiligungsbuchwert beläuft sich zum 31. März 2014 auf 1,42 Mrd. €. Der Abschluss der Transaktion wird bis zum Jahresende 2014 erwartet, steht allerdings noch unter dem Vorbehalt der kartellrechtlichen und außenwirtschaftsrechtlichen Freigaben.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im ersten Quartal 2014 ein Ertrag von 4 (i. V. 34) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** lag bei -135 (i. V. -157) Mio. €. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen lagen leicht unter dem Vorjahr. Das sonstige Zinsergebnis verbesserte sich aufgrund der gesunkenen Kosten für die Liquiditätsvorhaltung infolge des sukzessiven Auslaufens höher verzinslicher Refinanzierungen. Gegenläufig wirkten niedrigere Erträge aus Geldanlagen und aus der Bewertung von Zinssicherungsinstrumenten.

Der im ersten Quartal 2014 ausgewiesene Aufwand für **Ertragsteuern** von 564 Mio. € erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 368 Mio. €. Die Erhöhung ist im Wesentlichen auf den höheren Vorsteuergewinn zurückzuführen.

Das **Konzernergebnis** erreichte 1.086 (i. V. 564) Mio. €. Dabei entfiel auf Minderheitsanteile ein Gewinn von 59 (i. V. 28) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 1.027 (i. V. 536) Mio. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 0,96 (i. V. 0,50) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.069,8 (i. V. 1.067,7) Mio. Stück zugrunde gelegt.

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **↗ C.05** stieg um 1,3 Mrd. € auf 1,7 Mrd. €. Dieser Anstieg ist insbesondere auf das gestiegene Konzernergebnis vor Steuern zurückzuführen (+0,9 Mrd. €). Zudem ergab sich im Vergleich mit dem ersten Quartal des Vorjahres ein geringerer Anstieg beim Working Capital. Der vergleichsweise höhere Vorratsaufbau konnte über die Entwicklung bei den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen überkompensiert werden. Das Wachstum im Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung lag erneut über dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraums. Zudem reduzierten sich im ersten Quartal 2014 die Ertragsteuerzahlungen im Zusammenhang mit der Veranlagung der Vorjahre; die im ersten Quartal 2014 erhaltenen Erstattungen werden sich im Jahresverlauf ausgleichen.

C.05

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	11.053	10.996	+57
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.693	434	+1.259
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-828	-2.260	+1.432
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-38	2.119	-2.157
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-61	66	-127
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	11.819	11.355	+464

C.06

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013	Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.062	454	+1.608
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-890	-1.964	+1.074
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	-465	430	-895
Übrige Anpassungen	-13	-72	+59
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	694	-1.152	+1.846

C.07

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	31.03.2014	31.12.2013	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.925	9.845	+1.080
Verzinsliche Wertpapiere	4.811	5.303	-492
Liquidität	15.736	15.148	+588
Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.418	-1.324	-94
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	156	10	+146
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-1.262	-1.314	+52
Netto-Liquidität	14.474	13.834	+640

C.08

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	31.03.2014	31.12.2013	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.819	11.053	+766
Verzinsliche Wertpapiere	6.474	7.066	-592
Liquidität	18.293	18.119	+174
Finanzierungsverbindlichkeiten	-77.837	-77.738	-99
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	146	-3	+149
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-77.691	-77.741	+50
Netto-Verschuldung	-59.398	-59.622	+224

Aus dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ↗ C.05

ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 0,8 (i. V. 2,3) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. In der Berichtsperiode ergaben sich insgesamt Mittelzuflüsse (netto), wohingegen im Vorjahreszeitraum die Käufe von Wertpapieren die Verkäufe deutlich überstiegen. Zudem wirkten sich die leicht rückläufigen Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte positiv aus. Die Investitionen in Sachanlagen für das Anlaufen von neuen Produkten und für Kapazitätserweiterungen liegen weiterhin auf dem hohen Niveau der Vorjahre.

Aus dem Cash Flow der Finanzierungstätigkeit ↗ C.05 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 38 Mio. € (i. V. Mittelzufluss von 2,1 Mrd. €). Die Veränderung beruhte nahezu ausschließlich auf dem Abbau von Finanzierungsverbindlichkeiten (netto).

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2013 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 0,8 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 0,2 Mrd. € auf 18,3 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ C.06, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

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

Der Free Cash Flow belief sich im ersten Quartal 2014 auf 0,7 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 0,2 Mrd. € gegenüber. Positive Effekte resultierten aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. Belastend wirkten hohe Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte. Darüber hinaus verminderten Ertragsteuer- und Zinszahlungen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Der Anstieg des Free Cash Flow um 1,8 Mrd. € war im Wesentlichen auf die höheren Ergebnisbeiträge der automobilen Geschäftsfelder zurückzuführen. Weiterhin ergab sich im Working Capital ein geringerer Anstieg als im ersten Quartal des Vorjahres. Der vergleichsweise höhere Vorratsaufbau wurde durch die Entwicklung bei den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mehr als ausgeglichen.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ C.07](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Gegenüber dem 31. Dezember 2013 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 0,6 Mrd. € auf 14,5 Mrd. €. Der Anstieg war im Wesentlichen auf den Free Cash Flow von 0,7 Mrd. € zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 um 0,2 Mrd. € verringert. [↗ C.08](#)

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Quartal 2014 erneut zu attraktiven Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im ersten Quartal 2014 sind Daimler aus der Emission von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 4,4 (i. V. 4,7) Mrd. € zugeflossen; die Abflüsse aus fälligen Anleihen betragen 3,3 (i. V. 1,5) Mrd. €. [↗ C.09](#)

Über die in der Tabelle dargestellten Emissionen hinaus haben wir diverse kleinere Begebungen in verschiedenen Ländern und Währungen vorgenommen; dabei konnten wir auch als erstes internationales Unternehmen am heimischen Kapitalmarkt der Volksrepublik China eine Anleihe begeben.

Anfang April 2014 wurde ferner in den USA aufgrund des sehr günstigen Marktumfeldes eine Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktion im Volumen von rund 2 Mrd. US-\$ durchgeführt.

C.09

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler AG	750 Mio. €	01/2014	01/2022
Daimler Finance North America	1.500 Mio. US-\$	03/2014	03/2017
Daimler Finance North America	650 Mio. US-\$	03/2014	03/2021

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2013 von 168,5 Mrd. € auf 171,7 Mrd. € an. Von der Bilanzsumme entfallen 89,7 (i. V. 89,4) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht 52% (i. V. 53%) aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf die hohen Vorratsbestände und das gestiegene Finanzdienstleistungsgeschäft zurückzuführen. Auf der Passivseite sind höhere Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 43% über dem Niveau des Vorjahres (42%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme beträgt 34% (i. V. 35%).

C.10

Verkürzte Konzernbilanz

in Millionen €	31.03.2014	31.12.2013	Veränd. in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	9.383	9.388	-0
Sachanlagen	21.933	21.779	+1
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	79.673	78.930	+1
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.928	3.432	-44
Vorräte	19.066	17.349	+10
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.644	7.803	-2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.819	11.053	+7
Verzinsliche Wertpapiere	6.474	7.066	-8
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.567	6.241	+5
Sonstige Vermögenswerte	5.767	5.477	+5
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	1.415	-	-
Summe Aktiva	171.669	168.518	+2
Passiva			
Eigenkapital	43.485	43.363	+0
Rückstellungen	24.541	23.098	+6
Finanzierungsverbindlichkeiten	77.837	77.738	+0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.601	9.086	+17
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.321	8.276	+1
Sonstige Schulden	6.884	6.957	-1
Summe Passiva	171.669	168.518	+2

Die **Immateriellen Vermögenswerte** in Höhe von 9,4 Mrd. € beinhalten wie im Vorjahr 7,3 Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten und 0,7 Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen ein Anteil von 67% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und ein Anteil von 24% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die Investitionen in **Sachanlagen** lagen über den Abschreibungen; damit stiegen die Sachanlagen auf 21,9 (i. V. 21,8) Mrd. €. Im ersten Quartal 2014 wurden insgesamt 1,0 Mrd. € schwerpunktmäßig an deutschen Standorten für den Anlauf neuer Produkte und die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** stiegen auf insgesamt 79,7 (i. V. 78,9) Mrd. € an. Der Anstieg war durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 46% leicht unter dem Vorjahr (47%).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 1,9 (i.V. 3,4) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte der chinesischen Beteiligungen Beijing Benz Automotive Co., Ltd. und BAIC Motor Corporation Ltd. im Pkw-Bereich sowie Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. und Kamaz OAO für das Lkw-Geschäft. Mit dem Beschluss von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG, den Anteil von 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) an den Partner Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) zu übertragen, wird die Beteiligung separat in »**Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte**« ausgewiesen.

Die **Vorräte** stiegen von 17,3 Mrd. € auf 19,1 Mrd. € an; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 11% (i. V. 10%). Der Anstieg war insbesondere auf den unterjährigen Produktionsverlauf sowie die Einführung neuer Modelle zurückzuführen. Dies führte im Wesentlichen in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks zu gestiegenen Fertigen Erzeugnissen in Deutschland und den USA.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** gingen um 0,2 Mrd. € auf 7,6 Mrd. € zurück. 44% der Forderungen entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 36% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sind gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Mrd. € auf 11,8 Mrd. € gestiegen.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2013 von 7,1 Mrd. € auf 6,5 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen grundsätzlich ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen um 0,3 Mrd. € auf 6,6 Mrd. € an. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen unter anderem an Renault und Nissan, aus derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 5,8 (i. V. 5,5) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 von 43,4 Mrd. € auf 43,5 Mrd. €. Das den Aktionären zustehende Eigenkapital stieg auf 42,8 (i. V. 42,7) Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 1,1 Mrd. € standen im Wesentlichen in den Gewinnrücklagen erfasste versicherungsmathematische Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen (-0,9 Mrd. €) gegenüber.

Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag bei 23,9% (i. V. 24,3%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 41,8% (i.V. 43,4%). Die Eigenkapitalquoten sind um die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2013 bereinigt.

Die **Rückstellungen** sind auf 24,5 (i. V. 23,1) Mrd. € gestiegen; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 14% leicht über dem Vorjahr. Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 11,3 (i. V. 9,9) Mrd. € sowie die Verpflichtungen für Produktgarantien in Höhe von 4,6 (i. V. 4,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich in Höhe von 3,1 (i.V. 3,2) Mrd. € und für Ertragsteuern in Höhe von 1,6 (i. V. 1,3) Mrd. €. Der Anstieg der Rückstellungen resultiert vor allem aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und steht im Wesentlichen in Zusammenhang mit dem Rückgang der Abzinsungsfaktoren.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 77,8 Mrd. € nahezu auf dem Niveau des Vorjahres (77,7 Mrd. €). Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 51% auf Anleihen, 24% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 14% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 7% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich aufgrund des unterjährigen Produktionsverlaufs auf 10,6 (i. V. 9,1) Mrd. € erhöht. 61% der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 27% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** liegen wie zum Jahresende bei 8,3 Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Kautionen und Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung sowie die derivativen Finanzinstrumente.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 6,9 (i.V. 7,0) Mrd. € beinhalten insbesondere Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

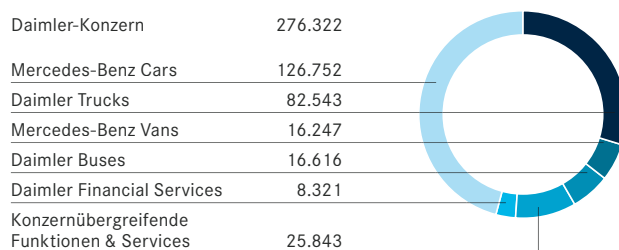
Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** als Differenz zwischen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen und dem Marktwert der Fondsvermögen lag zum 31. März 2014 bei -9,9 Mrd. € gegenüber -8,6 Mrd. € zum 31. Dezember 2013. Am 31. März 2014 betragen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 24,7 Mrd. € (i. V. 23,2 Mrd. €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus dem Rückgang der Abzinsungsfaktoren vor allem für die inländischen Pläne von 3,4% zum 31. Dezember 2013 auf 3,0% zum 31. März 2014. Der Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen erhöhte sich zum 31. März 2014 von 14,7 Mrd. € auf 14,8 Mrd. €. Insgesamt erhöhten sich die im Eigenkapital in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen um 1,2 Mrd. € vor Steuern.

Mitarbeiter

Zum Ende des ersten Quartals 2014 waren bei Daimler weltweit 276.322 (i. V. 274.555) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 167.746 (i. V. 166.265) in Deutschland tätig; 21.188 (i. V. 21.702) waren es in den USA, 13.828 (i. V. 14.622) in Brasilien und 11.256 (i. V. 11.242) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende März 2014 2.085 (i. V. 1.743) Beschäftigte tätig. Aufgrund der Neuausrichtung im Rahmen der Customer Dedication Initiative sind die bisher unter »Vertrieb Fahrzeuge« berichteten Mitarbeiterzahlen ab 2014 in den jeweiligen Geschäftsfeldern enthalten. Davon derzeit noch ausgenommen sind die konzerneigenen inländischen Niederlassungen und das Ersatzteillager Germersheim, die ab 2014 unter »Konzernübergreifende Funktionen & Services« berichtet werden.

C.10

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern



Wichtige Ereignisse

Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 9. April 2014 endete die Amtszeit von Gerard Kleisterlee, Lloyd G. Trotter und Dr. h.c. Bernhard Walter als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat. Als deren Nachfolger hat die Hauptversammlung Dr. Bernd Bohr, Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder für die Dauer von fünf Jahren in den Aufsichtsrat gewählt.

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat am 28. Januar 2014 dem Wunsch von Andreas Renschler entsprochen und dessen Bestellung in gegenseitigem Einvernehmen vorzeitig beendet. Ab diesem Datum wurde Herr Renschler von seinen Aufgaben als Leiter Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans freigestellt.

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat in seiner Sitzung vom 18. Februar 2014 den Vertrag von Bodo Uebber, im Vorstand verantwortlich für Finanzen und Controlling sowie für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services, bis zum 31. Dezember 2019 verlängert.

Daimler beschließt Veränderung seiner Beteiligung an Rolls-Royce Power Systems

Die Daimler AG überträgt ihren Anteil von 50 Prozent an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) an den Partner Rolls-Royce. Wir nutzen dafür eine im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option für die Beteiligung an RRPSH. Vorbehaltlich der kartellrechtlichen und außenwirtschaftsrechtlichen Freigaben rechnen wir im Zuge der Transaktion mit einem Mittelzufluss in Höhe von 2,43 Mrd. € und einem signifikanten Veräußerungsgewinn.

Daimler und BAIC bauen Mercedes-Benz Produktionskapazitäten in China weiter aus

Die Daimler AG und ihr chinesischer Partner Beijing Automotive Industry Corporation (BAIC Group) haben Ende März im Beisein von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und des chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping eine Vereinbarung zum weiteren Ausbau der Produktionskapazitäten des Gemeinschaftsunternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) unterzeichnet. Mit dieser Vereinbarung baut Daimler sein Engagement in China und die strategische Partnerschaft mit BAIC weiter aus. Bei BBAC werden derzeit insgesamt rund 4 Mrd. € investiert, davon bis 2015 rund 1 Mrd. € alleine in den Kapazitätsausbau der lokalen Pkw- und Motorenproduktion.

Nachtragsbericht

Am 24. April 2014 hat Tesla die Vorschläge zur Besetzung des »Board of Directors« bekannt gegeben, über die in der Hauptversammlung am 3. Juni 2014 abgestimmt werden soll. Sollte wie vorgesehen dem »Board of Directors« zukünftig kein Vertreter von Daimler angehören, würde der maßgebliche Einfluss von Daimler auf Tesla mit dem Tag der Hauptversammlung enden. Ab diesem Tag wäre die Beteiligung an Tesla mit ihrem beizulegenden Zeitwert auf Basis des Börsenwerts als »Zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswert« in der Bilanz zu erfassen. Der aus der erstmaligen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert resultierende Unterschied zwischen dem an diesem Tag festgestellten Börsenwert und dem Buchwert der at-equity bewerteten Beteiligung wäre im zweiten Quartal 2014 zahlungsmittelunwirksam im Konzern-EBIT zu berücksichtigen. Zum 31. März 2014 betrug der Börsenwert 736 Mio. € gegenüber einem Buchwert von 12 Mio. €.

Risiko- und Chancenbericht

Die Geschäftsfelder von Daimler sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Gleichzeitig ist es für den Daimler-Konzern wichtig, mögliche Chancen des Unternehmens zu identifizieren, um diese im Zuge des unternehmerischen Handelns zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen. Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, werden wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die jeweils in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind.

Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können, und detaillierte Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem wurden in unserem Geschäftsbericht 2013 auf den Seiten 129 bis 141 dargestellt. Im Übrigen verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Zwischenberichts.

Zu Beginn des zweiten Quartals 2014 bestehen weiterhin noch beträchtliche konjunkturelle Risiken für die Weltwirtschaft, wobei sich der geografische Fokus vor allem in Richtung der Schwellenländer verschoben hat. Insbesondere jene Volkswirtschaften, die aufgrund außenwirtschaftlicher Ungleichgewichte auf den Zufluss von Kapital angewiesen sind, bleiben weiterhin gefährdet. Hier könnten sich im weiteren Jahresverlauf vor allem auf der Aktienmarkt- und Währungsseite erneute Einbußen einstellen, die letztendlich auch zu merklichen Wachstumseintrübungen führen würden. Besonders risikobehaftet wäre eine Eskalation zwischen Russland und den westlichen Nationen, an erster Stelle stünde hier eine sich beschleunigende Spirale von Sanktionen und Gegensanktionen. In China sind im Verlauf des ersten Quartals die Sorgen gestiegen, ob es am Finanzmarkt möglicherweise zu unkontrollierten Entwicklungen kommt, sei es das Platzen der Kreditblase, die Insolvenz verschiedener Anlageprodukte oder ein Einbruch des Immobilienmarktes. Der Umbau der chinesischen Wirtschaft birgt zudem weiterhin die Gefahr einer »harten Landung«. In der Europäischen Währungsunion (EWU) zeigten sich gerade die Peripherieländer im ersten Quartal erstaunlich stabil, aber von einer vollkommenen Entwarnung bezüglich der Staatsschuldenkrise sind wir noch weit entfernt. In den USA haben sich die konjunkturellen Risiken deutlich verringert, was auch an der unerwartet reibungslosen Erhöhung der Staatsschuldenobergrenze liegt. Mit Beginn des neuen Fiskaljahres gibt es in Japan nun Sorgen, wie die Mehrwertsteuererhöhung auf die Realwirtschaft wirkt. Zurzeit nur mit relativ wenig Aufmerksamkeit bedacht sind die weiterhin schwelenden Spannungen im Nahen und Mittleren Osten, die aber jederzeit wieder aufflammen könnten. Auf der Chancenseite steht an erster Stelle eine rasche Beruhigung und konjunkturelle Erholung der Schwellenländer. Aber auch die EWU könnte deutlich stärker als vermutet expandieren, wenn Reformen zügig angegangen werden und Investoren und Konsumenten entsprechend darauf reagieren. In den USA könnte das Wachstumstempo insbesondere dann noch stärker zulegen, wenn die Unternehmensinvestitionen an Zugkraft gewinnen.

Darüber hinaus hat sich unsere Einschätzung der Risiken und Chancen seit der Vorlage des Geschäftsberichts 2013 nicht wesentlich verändert.

Prognosebericht

Zu Beginn des zweiten Quartals sind die Aussichten weiterhin günstig, dass die Weltwirtschaft ihre Expansion fortsetzt und in den kommenden Quartalen etwas an Dynamik gewinnt. Dies gilt vor allem für die Industrieländer und hier insbesondere für die USA und Westeuropa. In den USA sollte die Inlandsnachfrage von soliden Beschäftigungsgewinnen, Einkommenszuwächsen, steigender Kapazitätsauslastung und anziehenden Kreditvolumina profitieren. Daher haben sich hier die Konsenserwartungen für das Wirtschaftswachstum mittlerweile stabil bei knapp 3% eingependelt. Konsum- und Geschäftsklima sowie die Produktion haben sich in weiten Teilen der Europäischen Währungsunion im bisherigen Jahresverlauf so günstig entwickelt, dass sich für einzelne Volkswirtschaften bereits leichte Aufwärtskorrekturen der Wachstumserwartung für dieses Jahr ergeben haben. Für die Eurozone als Ganzes hat sich damit nach dem Minus von 2013 eine Jahresprognose von rund 1% merklich gefestigt. In Japan wird aufgrund der nun vorgenommenen Erhöhung der Mehrwertsteuer für die nächsten Quartale eher mit einem leicht abgeschwächten Wachstum gerechnet. Trotz einiger Sorgen um die Stabilität des Finanzmarktes sowie sichtbarer Eintrübungen beim Geschäftsklima sollte die chinesische Wirtschaft in der Lage sein, das für 2014 angestrebte Wachstum von rund 7,5% zu erreichen. Konjunkturell am schwierigsten ist sicherlich die Lage in einigen Schwellenländern und hier insbesondere überall dort, wo markante Defizite in den Leistungsbilanzen ausgewiesen werden. Die Prognosen für so wichtige Schwellenländer wie Brasilien, Türkei, Südafrika oder Indien liegen weiterhin klar unterhalb der langfristigen Möglichkeiten. Deutliche Abwärtskorrekturen haben sich bereits für die russische Wirtschaft eingestellt, wobei inzwischen auch rezessive Entwicklungen nicht ausgeschlossen werden können. Insgesamt ist die Weltwirtschaft aus heutiger Sicht aber immer noch auf dem Weg, dieses Jahr ein Wachstum von etwas mehr als 3% zu erzielen. Die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft bleibt aber angesichts der vorhandenen Risiken fragil und anfällig für externe Störungen.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** dürfte nach derzeitiger Einschätzung im laufenden Jahr in einer Größenordnung von 4-5% wachsen. Dabei sehen wir die Entwicklung der Märkte aktuell eher am unteren Rand dieser Bandbreite. Den größten Beitrag zum globalen Wachstum sollte dabei erneut der chinesische Markt leisten. Dort dürfte ein weiterer Zuwachs des Pkw-Marktes in der Größenordnung von 10% möglich sein. Auch der US-amerikanische Markt wird voraussichtlich weiter zulegen. Die Zuwachsrate dürfte zwar nur noch relativ moderat ausfallen, das Marktvolumen wird voraussichtlich auf rund 16 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ansteigen. Für den westeuropäischen Markt erwarten wir weiterhin eine eher zögerliche Erholung. Die zuletzt recht deutlichen Zuwachsraten waren vor allem den schwachen Vorjahresniveaus geschuldet und dürften im Jahresverlauf spürbar kleiner werden. Dennoch ist in den meisten Kernmärkten dank der verbesserten Konjunkturaussichten insgesamt mit Nachfragezuwächsen zu rechnen. Für Japan ist trotz des schwungvollen Jahresauftakts für das Gesamtjahr 2014 von einer Marktkorrektur auszugehen. Die Anfang April umgesetzte Mehrwertsteuererhöhung dürfte die Nachfrage in den kommenden Monaten spürbar belasten. In den großen Schwellenländern (außer China) ist davon auszugehen, dass die jüngsten Verwer-

fungen nicht spurlos an der Pkw-Nachfrage vorbeigehen werden. Für Indien gehen wir noch von einer moderaten Erholung der Pkw-Nachfrage aus, sehen aber nennenswerte Risiken. Der russische Pkw-Markt dürfte aus heutiger Sicht bestenfalls das Vorjahresniveau erreichen; aufgrund des aktuell schwierigen Umfelds ist auch ein Marktrückgang nicht mehr auszuschließen.

Bei der **weltweiten Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** ist für das Jahr 2014 nach derzeitigem Stand nur noch mit einem Marktniveau in der Größenordnung des Vorjahres zu rechnen. Mit Ausnahme des nordamerikanischen Marktes ist in den meisten Kernmärkten keine nennenswerte Dynamik zu erwarten. Im Gegenteil, in einigen Schwellenländern bestehen aufgrund der aktuellen Turbulenzen eher Abwärtsrisiken. In der NAFTA rechnen wir dank der zunehmenden konjunkturellen Dynamik mit einem Marktanstieg in der Größenordnung von 10%. Im europäischen Markt dürfte der positive Effekt vorgezogener Käufe nun vollends auslaufen. Die Entwicklung im weiteren Verlauf des Jahres 2014 wird entscheidend davon abhängen, inwieweit die konjunkturelle Belebung dieses belastende Element ausgleichen kann. Aus heutiger Sicht erwarten wir für das Gesamtjahr ein Marktvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Der japanische Markt für leichte, mittelschwere und schwere Lkw wird aufgrund der aktuellen Mehrwertsteuererhöhung voraussichtlich spürbar an Dynamik verlieren. Dennoch sollte die Nachfrage im Gesamtjahr einen leichten Zuwachs verzeichnen. Dagegen dürfte der brasilianische Markt für mittlere und schwere Lkw das Vorjahresniveau aufgrund der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung verfehlen und einen Rückgang in der Größenordnung von 10% aufweisen. Für Russland und Indien ist aufgrund der konjunkturellen Schwäche inzwischen von weiteren Marktrückgängen auszugehen. Der chinesische Markt dürfte aus heutiger Sicht einen moderaten Zuwachs verzeichnen. Weil dort aber im Jahresverlauf 2013 neue Emissionsvorschriften eingeführt wurden, ist der Ausblick für 2014 noch mit spürbarer Unsicherheit verbunden.

Für 2014 rechnen wir in Europa insgesamt mit einer leichten Nachfrageerholung bei mittelgroßen und großen **Transportern**. Dabei dürfte die Marktentwicklung der einzelnen Länder aber sehr unterschiedlich ausfallen. Bei den kleinen Transportern rechnen wir in Europa mit einem Marktvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. Für die USA erwarten wir im Jahr 2014 einen deutlichen Nachfrageanstieg im Markt für große Transporter, und auch für China rechnen wir mit einer weiteren Belebung der Nachfrage. Für Lateinamerika gehen wir von einem Marktrückgang bei den großen Transportern aus.

Bei den **Bussen** erwarten wir in Westeuropa für das Jahr 2014 ein Marktvolumen, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt. Bedingt durch die schwierige wirtschaftliche Lage in Argentinien und die wachsenden Marktunsicherheiten in Brasilien gehen wir für Lateinamerika von einer rückläufigen Busnachfrage aus.

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2014 deutlich gesteigert werden kann.

Mercedes-Benz Cars ist nach dem Rekordjahr 2013 mit starken Neuheiten in ein weiteres Wachstumsjahr gestartet, in dem wir den Absatz deutlich steigern wollen: So feierten mit der neuen C-Klasse Limousine und dem kompakten SUV GLA im März die beiden wichtigsten Mercedes-Benz Fahrzeuge des Jahres ihre Markteinführung in Europa. Noch im ersten Halbjahr folgt die Verkaufsfreigabe für das C-Klasse T-Modell, das für weitere Absatzimpulse sorgen wird. Schon kurz nach dem Modellwechsel hat sich im vergangenen Jahr die neue S-Klasse an die Spitze der weltweiten Verkäufe in ihrem Segment gesetzt. In diesem Frühjahr hat Mercedes-Benz das Modellprogramm der S-Klasse um attraktive Varianten erweitert. Zudem geht mit dem neuen S-Klasse Coupé ab September ein neuer Traumwagen an den Start. Weiteres Wachstum im Oberklasse-Segment ist zudem von der Modellpflege der CLS-Klasse im Juni zu erwarten. Im Juli feiern smart fortwo und smart forfour ihren ersten großen Auftritt – zum Ende des Jahres sind die ersten Fahrzeuge auf dem Markt verfügbar.

Daimler Trucks rechnet für das Jahr 2014 insgesamt mit einer deutlichen Absatzsteigerung. In Westeuropa gehen wir davon aus, dass die Nachwirkungen der Euro-VI-Einführung der erwarteten Aufwärtsentwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage entgegenwirken und damit die Absatzentwicklung belasten. Mit der neuen Mercedes-Benz Modellpalette wollen wir jedoch unsere sehr gute Marktposition weiter festigen. Nachdem sich der brasilianische Markt im vergangenen Jahr weitgehend von dem Tief des Jahres 2012 erholt hatte, erwarten wir nun eine deutlich rückläufige Nachfragesituation. Unsere umfassenden Optimierungsmaßnahmen in der Produktion, bei den Produkten und im Vertrieb, für die wir bis Ende 2015 rund 300 Mio. € investieren, sollten unsere Marktposition weiter stärken. Die aktuelle politische und wirtschaftliche Lage in einigen lateinamerikanischen Ländern sowie der Türkei und Russland birgt jedoch Risiken für den weiteren Jahresverlauf. Deutlich steigende Absatzzahlen erwarten wir in der NAFTA-Region und in Asien: In der NAFTA-Region sollte sich unser Absatz angesichts des erwarteten Marktanstiegs positiv entwickeln und deutlich über dem Niveau des Jahres 2013 liegen. In Asien sollte die Verfügbarkeit zusätzlicher BharatBenz Modelle im indischen Markt einen wichtigen Beitrag zum Absatzwachstum leisten. Zusätzlich generieren wir Synergiepotenziale und weitere Wachstumsmöglichkeiten im Rahmen unseres integrierten »Asia Business Model«, wie zum Beispiel durch die neuen FUSO-Modelle aus Chennai. In Japan werden wir an dem zu erwartenden leichten Marktwachstum partizipieren.

Mercedes-Benz Vans geht für das Jahr 2014 von einer deutlichen Steigerung des Absatzes aus. Bei den mittelgroßen und großen Transportern rechnen wir in Europa mit einem deutlichen Absatzzuwachs; dabei werden sowohl der neue Sprinter als auch der neue Vito und die V-Klasse für zusätzliche Nachfrageimpulse sorgen. Beim Citan gehen wir ebenfalls von einer weiteren Absatzsteigerung aus.

Daimler Buses geht für das Jahr 2014 insgesamt von einem leichten Absatzzuwachs aus, wobei sich der Anteil der Komplettbusse positiv entwickeln dürfte. In Westeuropa erwartet Daimler Buses in diesem Jahr eine deutliche Absatzsteigerung im Komplettbusgeschäft. Bedingt durch die schwierige wirtschaftliche Lage in Argentinien und die wachsenden Marktunsicherheiten in Brasilien wird in Lateinamerika mit einem schwächeren Absatz bei Fahrgestellen gerechnet.

Daimler Financial Services erwartet für das Jahr 2014 einen deutlichen Anstieg von Neugeschäft und Vertragsvolumen. Wichtige Wachstumstreiber sind die Produktoffensiven und Marktentwicklungen der automobilen Geschäftsfelder, die zielgruppengerechte Ansprache jüngerer Kunden, die Ausweitung des Geschäfts insbesondere in Asien, die Weiterentwicklung unserer Online-Vertriebskanäle sowie der Ausbau innovativer Mobilitätsangebote.

Wir gehen davon aus, dass der **Konzernumsatz** von Daimler im Jahr 2014 deutlich zunehmen wird. In regionaler Hinsicht rechnen wir für Nordamerika und China mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, dass **EBIT aus dem laufenden Geschäft** im Jahr 2014 deutlich zu steigern.

Für die einzelnen Geschäftsfelder streben wir im Jahr 2014 die folgenden EBIT-Ziele aus dem laufenden Geschäft an:

- Mercedes-Benz Cars: deutlich über Vorjahresniveau,
- Daimler Trucks: deutlich über Vorjahresniveau,
- Mercedes-Benz Vans: auf Vorjahresniveau,
- Daimler Buses: leicht über Vorjahresniveau und
- Daimler Financial Services: leicht über Vorjahresniveau.

Darüber hinaus werden die Veräußerung unserer Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH und der Übergang von der At-equity-Bewertung unserer Anteile an Tesla Motors auf die erstmalige Bewertung zum beizulegenden Zeitwert zu einem signifikanten Ergebnisbeitrag führen.

Die erwartete Ertragsentwicklung in den Automobilgeschäftsfeldern wird sich im Jahr 2014 auch positiv im **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** niederschlagen. Beim Vergleich mit dem Vorjahreswert ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Free Cash Flow des Jahres 2013 in Höhe von 4,8 Mrd. € einen Mittelzufluss aus der erfolgreichen EADS-Transaktion von 2,2 Mrd. € und den Erwerb einer 12%-Beteiligung an BAIC Motor in Höhe von 0,6 Mrd. € enthielt. Daneben war der Free Cash Flow des Vorjahres von stichtagsbezogenen Effekten positiv beeinflusst, die sich im laufenden Jahr teilweise wieder ausgleichen werden. In Kombination mit weiterhin hohen Investitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistungen rechnen wir damit, dass der um Effekte aus Beteiligungszu- und abgängen bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2014 deutlich unter dem Vorjahreswert liegen dürfte. Vorbehaltlich der behördlichen Genehmigung erwarten wir im Jahr 2014 aus dem Verkauf unserer Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH einen Mittelzufluss von 2,43 Mrd. €.

Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass die weltweite **Zahl der Beschäftigten** im Vergleich zum Jahresende 2013 stabil bleiben wird.

Mercedes-Benz Cars.

Absatz erreicht neues Rekordniveau
Erfolgreicher Start der neuen C-Klasse und des GLA
Weltpremiere des S-Klasse Coupé
Programm »Fit for Leadership« verläuft planmäßig
EBIT von 1.183 (i. V. 460) Mio. €

D.01

€-Werte in Millionen	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
EBIT	1.183	460	+157
Umsatz	17.004	14.110	+21
Absatz	389.476	341.511	+14
Produktion	407.458	374.041	+9
Beschäftigte (31.03.)	126.752	96.219	+32

D.02

Absatz	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
Gesamt	389.476	341.511	+14
Westeuropa	152.329	149.691	+2
Deutschland	59.106	61.130	-3
USA	76.851	67.998	+13
China	70.343	46.412	+52
Übrige Märkte	89.953	77.410	+16

Absatzstärkstes erstes Quartal der Unternehmensgeschichte

Mercedes-Benz Cars erzielte im ersten Quartal 2014 ein Rekordniveau beim Absatz. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte auf 389.500 (i. V. 341.500) Einheiten. Der Umsatz stieg um 21% auf 17,0 Mrd. €. Das EBIT erreichte 1.183 (i. V. 460) Mio. €.

In Westeuropa (ohne Deutschland) verzeichnete Mercedes-Benz Cars weiteres Wachstum und setzte im ersten Quartal 93.200 (+5%) Einheiten ab. In Deutschland waren es 59.100 (i. V. 61.100) und in den USA 76.900 Einheiten (+13%). Absatzstarke Monate verbuchte die Pkw-Sparte außerdem in Japan (+44%) und Südkorea (+44%). In Japan gab es Vorzieheffekte mit Blick auf die Mehrwertsteuererhöhung im April. In China stieg der Absatz mit 70.300 Fahrzeugen deutlich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (+52%). Besonders groß war die Nachfrage nach der E-Klasse Langversion aus lokaler Produktion.

Starke Entwicklung bei E- und S-Klasse

Bei den Baureihen von Mercedes-Benz liefen die neuen Kompakten auch im ersten Quartal 2014 sehr gut: Von Januar bis März verkaufte das Unternehmen 93.700 Fahrzeuge der A-, B- und CLA-Klasse (+18%). Sehr groß war die Nachfrage nach den Modellen der E-Klasse Familie: Allein von Limousine und T-Modell setzte Mercedes-Benz im ersten Quartal 61.100 Fahrzeuge ab (+50%). 27.200 S-Klasse Limousinen wurden an Kunden übergeben (+143%). Weiterhin erfreulich entwickelte sich auch der Absatz der SUVs mit Stern: Im ersten Quartal wurden weltweit 87.800 Einheiten abgesetzt (+22%). Von dem kompakten Zweisitzer smart fortwo verkaufte Daimler von Januar bis März 22.700 (i. V. 26.400) Einheiten.

Modelloffensive geht in die nächste Runde

Mit der neu entwickelten C-Klasse Limousine setzt Mercedes-Benz neue Maßstäbe in der Premium-Mittelklasse. Das neue Modell bietet neue Dimensionen hinsichtlich Technik, Ökologie, Komfort, Wertanmutung, Fahrspaß sowie Raumgefühl und ist als volumenstärkste Baureihe zentraler Baustein der Wach-

tumsstrategie Mercedes-Benz 2020. Bereits im März feierte die neue C-Klasse gemeinsam mit dem neuen GLA ihre Markteinführung in Europa. Mit dem GLA erweitert Mercedes-Benz das umfangreiche SUV-Angebot und erschließt das stetig wachsende Segment der kompakten SUV. Auch die anderen Mitglieder der Kompaktklasse-Familie bleiben attraktiv: Seit März gibt es insgesamt sieben neue Versionen der A-, B- und CLA-Klasse.

Mercedes-Benz Intelligent Drive

Unter dem Begriff »Intelligent Drive« bietet die neue Mercedes-Benz C-Klasse eine Vielzahl von leistungsfähigen Assistenzsystemen an und übernimmt dabei fast alle neuen und um wesentliche Funktionen erweiterten Assistenzsysteme, die erst letztes Jahr in der S- und E-Klasse ihre Weltpremiere gefeiert haben. So ermöglicht zum Beispiel der teilautonome Stau-Assistent DISTRONIC PLUS mit Lenk-Assistent und integriertem Stop & Go Pilot dem vorausfahrenden Fahrzeug im Stau zu folgen und dabei den Abstand zu halten.

Programm »Fit for Leadership« verläuft planmäßig

Fit for Leadership verfolgt zum einen das Ziel der Verbesserung unserer Kostenposition von rund 2 Mrd. € bis Ende 2014 und zum anderen langfristig wirkende strukturelle Optimierungen für mehr Effizienz. Im Jahr 2014 wollen wir 70-80% des insgesamt geplanten Einsparvolumens realisieren. In allen Bereichen von der Produktentstehung bis hin zur Optimierung unserer Einkaufs- und Vertriebsprozesse wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zur Effizienzsteigerung umgesetzt.

Hohe Auslastung unserer Werke und Anlauf C-Klasse

Wie im Vorjahr waren unsere Produktionswerke weiterhin hoch ausgelastet, viele Werke arbeiten im Dreischichtbetrieb. Im Februar hat im Werk Bremen die Produktion der neuen C-Klasse Limousine begonnen, die wir erstmalig auf vier Kontinenten produzieren: Innerhalb von nur sechs Monaten werden auch die drei weiteren Werke East London (Südafrika), Tuscaloosa (USA) und Peking (China, Joint Venture BBAC) die Fertigung unserer volumenstärksten Baureihe aufnehmen.

Daimler Trucks.

Absatzimpulse insbesondere aus Nordamerika und Asien
Umfangreiche Produktoffensive zeigt Wirkung
Effizienz- und Wachstumsprogramm Daimler Trucks #1 läuft nach Plan
EBIT mit 341 (i. V. 116) Mio. € deutlich über Vorjahr

D.03

€-Werte in Millionen	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
EBIT	341	116	+194
Umsatz	7.121	7.024	+1
Absatz	108.529	101.433	+7
Produktion	122.094	111.150	+10
Beschäftigte (31.03.)	82.543	80.743	+2

Absatz und EBIT deutlich über Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Trucks stieg im ersten Quartal um 7% auf 108.500 Einheiten. Der Umsatz erreichte 7,1 Mrd. € (+1%). Das EBIT lag mit 341 (i. V. 116) Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert.

Absatzanstieg trotz volatillem Marktumfeld

Die Triade-Märkte entwickelten sich im ersten Quartal 2014 positiv, wohingegen die Lkw-Nachfrage in den Schwellenländern rückläufig war. In Westeuropa wuchs der Markt für mittlere und schwere Lkw im ersten Quartal um 8%. Wesentlicher Grund dafür waren nachgelagerte Zulassungen der auf das Jahr 2013 vorgezogenen Käufe vor Inkrafttreten der neuen Abgasnorm zu Beginn des Jahres. Unser Absatz blieb hier wie erwartet als Folge der Vorzieheffekte mit 11.600 Fahrzeugen leicht unter Vorjahresniveau. In Deutschland konnte Daimler Trucks eine Absatzsteigerung von 5% verzeichnen. Mit unseren Mercedes-Benz Fahrzeugen sind wir sowohl in der Region Westeuropa als auch im Kernmarkt Deutschland mit Marktanteilen von 22,0% beziehungsweise 38,1% weiterhin mit deutlichem Abstand Marktführer. In Osteuropa lag unser Absatz vor allem in Russland deutlich unter dem Vorjahr. In der Türkei konnten wir unseren Marktanteil in einem weiterhin rückläufigen Markt um 13%-Punkte auf 53,0% verbessern.

In Lateinamerika wirkten sich die aktuellen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen negativ auf die Lkw-Nachfrage aus. Unser Absatz ging dort um 22% auf 10.200 Einheiten zurück. Gegenläufig konnten wir in Brasilien den Marktanteil mit unseren Mercedes-Benz Fahrzeugen leicht steigern. Mit 34.600 verkauften Fahrzeugen war unser Absatz in der NAFTA-Region um 13% höher als im Vorjahresquartal. In der Klasse 6-8 erzielten wir mit unseren nordamerikanischen Marken einen Marktanteil von 40,1% und lagen damit unter dem starken ersten Quartal des Vorjahres, welches maßgeblich vom Flottengeschäft geprägt war. Dennoch konnten wir uns weiterhin deutlich als Marktführer behaupten.

D.04

Absatz	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
Gesamt	108.529	101.433	+7
Westeuropa	11.632	11.968	-3
NAFTA	34.558	30.642	+13
Lateinamerika (ohne Mexiko)	10.151	12.987	-22
Asien	40.640	35.221	+15
Übrige Märkte	11.548	10.615	+9
BFDA (Auman Trucks)	26.643	23.001	+16
Gesamt (einschließlich BFDA)	135.172	124.434	+9

Eine klare Steigerung war in Asien erkennbar: Der Absatz erhöhte sich angesichts der positiven Entwicklung in Japan und Indien um 15% auf 40.600 Einheiten. Ein Grund für die stark gestiegene Nachfrage in Japan waren vorgezogene Käufe aufgrund einer Mehrwertsteuererhöhung, die zum 1. April 2014 wirksam wurde.

Daimler Trucks #1 auf Zielkurs

Nachdem Daimler Trucks #1 im letzten Jahr bereits planmäßig 30% des Programmziels von 1,6 Mrd. € erreicht hat, wollen wir bis Ende 2014 70-80% realisieren. Dazu arbeiten wir in allen Regionen mit Nachdruck an der Implementierung von über 10.000 Maßnahmen. Die organisatorisch zusammengefassten Bereiche Entwicklung, Einkauf und Modulmanagement erzielen erste Erfolge auf dem Weg, globale Skaleneffekte zu verwirklichen. Im Rahmen unseres neuen »Asia Business Model« nutzen wir in einer F&E-Kooperation die Synergienmöglichkeiten zwischen unseren japanischen und indischen Tochtergesellschaften. Im Zuge dieses integrierten Geschäftsmodells liefert Daimler Trucks inzwischen gezielt Fahrzeuge der Marke FUSO aus Indien in zukunftssträchtige Märkte Afrikas und Südostasiens, um weitere Wachstumspotenziale zu erschließen.

Daimler Trucks erweitert Produktportfolio in Indien

Kurz nachdem die hundertprozentige Daimler-Tochter Daimler India Commercial Vehicles Anfang 2014 zum »Nutzfahrzeughersteller des Jahres« in Indien gekürt wurde, stellte das Unternehmen vier neue Lkw-Modelle seiner Marke BharatBenz vor: Drei Sattelzugmaschinen sowie ein Fahrzeug für den Baustellen- und Bergbaueinsatz ergänzen ab sofort das Produktportfolio.

Chinesisches Joint Venture weiterhin erfolgreich

In China halten wir einen 50%-Anteil an der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co, Ltd. Im Berichtszeitraum verkaufte BFDA 26.600 Fahrzeuge unter dem Markennamen Auman.

Mercedes-Benz Vans.

Absatz mit 61.100 (i. V. 52.600) Einheiten deutlich über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Vans in USA, China und Europa auf Wachstumskurs
Weltpremiere der neuen V-Klasse
EBIT von 123 (i. V. 81) Mio. €

D.05

€-Werte in Millionen	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
EBIT	123	81	+52
Umsatz	2.212	1.986	+11
Absatz	61.119	52.623	+16
Produktion	73.939	63.169	+17
Beschäftigte (31.03.)	16.247	14.913	+9

Absatz, Umsatz und EBIT deutlich gesteigert

Mercedes-Benz Vans steigerte seinen Absatz im ersten Quartal 2014 um 16% auf 61.100 (i. V. 52.600) Einheiten. Der Umsatz wuchs verglichen mit dem Vorjahresquartal um 0,2 Mrd. € auf 2,2 Mrd. €. Die Transportersparte erzielte ein EBIT von 123 (i. V. 81) Mio. € und übertraf damit das Niveau des Vorjahres deutlich.

Mercedes-Benz Vans weiterhin auf Wachstumskurs

In seiner Kernregion Westeuropa konnte Mercedes-Benz Vans den Absatz im ersten Quartal 2014 um 20% auf 39.100 Einheiten steigern. Besonders deutlich waren die Zuwächse in Deutschland (+24%), Großbritannien (+30%) und Spanien (+76%). In Osteuropa setzte sich der Wachstumskurs fort; trotz eines schwierigen Umfeldes in der Türkei stieg der Absatz in dieser Region von 5.200 auf 6.000 Einheiten.

Weiterhin erfreulich war die Absatzentwicklung in den USA und China: In den USA konnte Mercedes-Benz Vans den Absatz in den ersten drei Monaten um 26% auf 5.000 Einheiten steigern. Auch in China verzeichneten wir zweistellige Wachstumsraten; der Absatz stieg um 14% auf 2.700 Einheiten. In Lateinamerika hingegen lag der Absatz mit 3.600 Einheiten unter dem Vorjahresniveau (i. V. 4.100 Einheiten). Der Rückgang ist insbesondere auf das schwierige Marktumfeld in dieser Region zurückzuführen.

Unser Wachstum beruht auf dem Markterfolg aller Baureihen. Vom Sprinter setzten wir im ersten Quartal 2014 weltweit 37.300 Einheiten ab; das waren 19% mehr als im Vorjahr. Von den beiden Modellen Vito und Viano konnten in der Berichtsperiode insgesamt 19.000 (i. V. 16.600) Einheiten abgesetzt werden. Auf den Mercedes-Benz Citan entfielen 4.700 (i. V. 4.100) Einheiten.

D.06

Absatz	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
Gesamt	61.119	52.623	+16
Westeuropa	39.057	32.646	+20
Deutschland	15.657	12.595	+24
Osteuropa	5.994	5.213	+15
USA	5.020	3.976	+26
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.647	4.109	-11
China	2.695	2.371	+14
Übrige Märkte	4.706	4.308	+9

Der Maßstab bei den Großraumlimousinen: Die neue Mercedes-Benz V-Klasse

Mit der Einführung der einzigartigen Großraumlimousine mit Stern setzen wir einen weiteren Meilenstein in unserer Wachstumsstrategie: die neue Mercedes-Benz V-Klasse. Mit diesem Fahrzeug definiert Mercedes-Benz Vans das Segment der Großraumlimousinen neu. Nach der Weltpremiere im Januar 2014 startete Anfang März die Fertigung der neuen V-Klasse im spanischen Transporterwerk Vitoria.

Die neue V-Klasse setzt sowohl ästhetisch als auch technologisch neue Maßstäbe in ihrem Segment. Mit ihrem Design, das der neuen Mercedes-Benz Pkw-Formensprache folgt, sticht sie bereits optisch aus der Masse hervor. Darüber hinaus bietet sie als einzige Großraumlimousine eine Vielzahl von Assistenzsystemen, die Sicherheit und Komfort verbinden. Dazu gehören unter anderem der serienmäßige Seitenwind-Assistent, der Aufmerksamkeits-Assistent und der optionale Aktive Park-Assistent. Völlig neu ist die moderne Multimediageneration mit einem Touchpad zur Bedienung aller Telematik-Funktionen. Weiterhin überzeugt die V-Klasse mit einem großzügigen Raumangebot und vielseitigen Sitz- und Ladekonfigurationen. Mit einer separat zu öffnenden Heckscheibe zum komfortablen Ein- und Ausladen wird der Zugriff auf eine zweite Ladeebene ermöglicht. Für beste Effizienz sorgen modernste Turbodieselmotoren mit herausragend niedrigen Verbrauchswerten.

Im Fokus der neuen V-Klasse stehen drei Kundengruppen: Familien, freizeitaktive Menschen mit umfassenden Sport- und Outdoor-Ausrüstungen sowie Betreiber von luxuriösen VIP- oder Hotelshuttles.

Daimler Buses.

Absatz mit 6.700 Bussen und Fahrgestellen deutlich über Vorjahr
Erhöhte Nachfrage nach Komplettbussen in Westeuropa
1000ster Mercedes-Benz Stadtbus Citaro mit Euro-VI-Technologie ausgeliefert
EBIT von 53 (i. V. -31) Mio. €

D.07

€-Werte in Millionen	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
EBIT	53	-31	.
Umsatz	859	751	+14
Absatz	6.675	6.033	+11
Produktion	7.736	7.358	+5
Beschäftigte (31.03.)	16.616	16.713	-1

Absatz, Umsatz und EBIT über Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Buses lag im ersten Quartal 2014 mit 6.700 Bussen und Fahrgestellen deutlich über dem Vorjahreswert von 6.000 Einheiten. Dabei konnte der Zuwachs in Westeuropa aufgrund der im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Nachfrage nach Komplettbussen den Absatzrückgang bei den Fahrgestellen in Lateinamerika mehr als kompensieren. Der Umsatz erhöhte sich insbesondere angesichts der erfreulichen Absatzentwicklung im Komplettbusgeschäft um 14% auf 859 Mio. €. Das EBIT verbesserte sich auf 53 (i. V. -31) Mio. €.

Stärkere Nachfrage in Westeuropa trägt insgesamt zur positiven Absatzentwicklung bei

In Westeuropa wurden im ersten Quartal 1.100 Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt; das waren doppelt so viele wie im Vorjahresquartal. Dazu trugen Absatzzuwächse sowohl im Stadtbusgeschäft als auch im Reisebusgeschäft bei. In Deutschland steigerte Daimler Buses den Absatz um 131% auf 500 Einheiten. In der Türkei setzten wir 200 (i. V. 300) Einheiten ab; diese Entwicklung resultierte aus einem deutlichen Rückgang des Gesamtmarktes gegenüber dem Vorjahr.

In Lateinamerika (ohne Mexiko) lag der Absatz im ersten Quartal 2014 mit 4.000 (i. V. 4.100) Fahrgestellen leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Dabei wirkte sich insbesondere die schwierige wirtschaftliche Lage in Argentinien negativ auf die Absatzentwicklung aus. In Brasilien, dem größten Markt der Region, konnte der Absatz in den ersten drei Monaten trotz wachsender Marktunsicherheiten auf 3.500 (i. V. 2.600) Einheiten gesteigert werden.

In Mexiko haben wir 700 Einheiten abgesetzt, das Vorjahresniveau wurde damit um 108% übertroffen.

D.08

Absatz	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
Gesamt	6.675	6.033	+11
Westeuropa	1.086	538	+102
Deutschland	533	231	+131
Mexiko	725	349	+108
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.992	4.141	-4
Asien	86	404	-79
Übrige Märkte	786	601	+31

Grundsteinlegung für Buswerk in Indien

Nach der erfolgreichen Integration des Busgeschäfts unter dem Dach von Daimler India Commercial Vehicles (DICV) im vergangenen Jahr wurde nun der Grundstein für ein Buswerk gelegt. Daimler investiert rund 50 Mio. € in ein neues Werk, das auf dem Gelände von DICV entsteht. Die Fertigstellung ist für das zweite Quartal 2015 vorgesehen. Das Produktportfolio wird zum einen Frontmotorbusse der Marke BharatBenz umfassen, die auf die speziellen Bedürfnisse des indischen Volumenmarktes abgestimmt sind. Zudem werden die existierenden Heckmotorchassis für das Premiumsegment unter der Marke Mercedes-Benz lokalisiert.

1000ster Mercedes-Benz Citaro mit Euro-VI-Technologie ausgeliefert

Fast parallel zum gesetzlichen Einführungsstermin der Euro-VI-Abgasnorm Anfang 2014 hat Mercedes-Benz Anfang März bereits den 1000sten Citaro mit Euro-VI-Abgastechologie an einen Kunden übergeben. Dank der frühzeitigen Einführung von Euro VI hat Daimler Buses seine Marktposition ausbauen und europaweit eine Reihe von Großaufträgen gewinnen können.

Setra TopClass 500 ist spanischer »Coach of the Year«

Die Fahrzeuge unserer neuen Reisebusgeneration wurden in Madrid mit dem Titel »Coach of the Year 2014« ausgezeichnet. Das Konzept der exklusiven Langstreckenbusse, die modernsten Luxus mit Wirtschaftlichkeit verbinden, überzeugte die aus Vertretern der Transportwirtschaft bestehende Jury.

Daimler Financial Services.

Neugeschäft wächst um 14%

Vertragsvolumen erreicht 84,3 Mrd. €

car2go black ermöglicht Carsharing mit der Mercedes-Benz B-Klasse

EBIT von 397 (i. V. 314) Mio. €

D.09

€-Werte in Millionen	Q1 2014	Q1 2013	Veränd. in %
EBIT	397	314	+26
Umsatz	3.809	3.577	+6
Neugeschäft	9.838	8.619	+14
Vertragsvolumen (31.03.)	84.328	81.656	+3
Beschäftigte (31.03.)	8.321	7.792	+7

Neugeschäft wächst um 14% gegenüber Vorjahresquartal

Daimler Financial Services schloss im ersten Quartal rund 288.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge ab (+14%) – damit stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 14% auf 9,8 Mrd. €. Das Vertragsvolumen lag zum Ende des ersten Quartals mit 84,3 Mrd. € leicht über dem Niveau vom Jahresende 2013 (+1%). Das EBIT erreichte 397 (i. V. 314) Mio. €. Hierbei wirkte sich auch der Verkauf eines nicht fahrzeugbezogenen Vermögenswertes in den USA in Höhe von 45 Mio. € positiv auf das Ergebnis aus.

Europa: Neugeschäft deutlich gewachsen

In der Region Europa legte das Neugeschäft mit 4,5 Mrd. € um 14% zu. In Russland konnten die Neuabschlüsse trotz zunehmend herausfordernder Rahmenbedingungen nahezu verdoppelt werden (+79%). Das Neugeschäft der deutschen Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Bank AG stieg um 19%, das Einlagevolumen im Direktbankgeschäft betrug 11,1 Mrd. € (-11%). Das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services lag in Europa mit 37,4 Mrd. € ungefähr auf dem Niveau vom Jahresende 2013. Daimler Fleet Management erweiterte sein Angebot im März um den Service-Baustein Corporate Carsharing für Flottenkunden: Damit können Mitarbeiter Fuhrpark-Fahrzeuge ihres Unternehmens sowohl für geschäftliche als auch für private Fahrten bequem online reservieren. Dadurch können die Fuhrparkkosten weiter reduziert sowie die entsprechenden Verwaltungsprozesse verschlankt werden.

Nord- und Südamerika: Starke Zugewinne in Brasilien

In der Region Nord- und Südamerika wurden Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 3,6 Mrd. € abgeschlossen – das entspricht einer Zunahme von 6%. Besonders erfreulich entwickelte sich das Geschäft in Brasilien, wo ein Zuwachs von 25% gegenüber dem Vorjahresquartal zu verzeichnen war. Das Vertragsvolumen in der Region Nord- und Südamerika lag Ende März mit 34,8 Mrd. € leicht über dem Niveau des Jahresendwertes 2013.

Afrika & Asien-Pazifik: Dreistelliger Zuwachs in China

In der Region Afrika & Asien-Pazifik stieg der Wert der neu abgeschlossenen Leasing- und Finanzierungsverträge gegenüber dem Vorjahresquartal um 39% auf 1,7 Mrd. €. In China konnte ein dreistelliger Zuwachs von 139% erzielt werden. Nahezu alle anderen Länder der Region vermeldeten ebenfalls ein hohes zweistelliges Plus. Das Vertragsvolumen in Afrika & Asien-Pazifik stieg gegenüber dem Jahresende 2013 um 4% auf 12,0 Mrd. €.

Weitere Zuwächse bei Versicherungen

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Financial Services 15% mehr fahrzeuggebundene Policen als im Vorjahreszeitraum. Weltweit wurden rund 200.000 Versicherungsverträge abgeschlossen. Ein starkes Wachstum war erneut in China zu verzeichnen – dort ergab sich mit rund 33.000 vermittelten Versicherungsverträgen ein Plus von 68%.

car2go black mit Mercedes-Benz Fahrzeugen

Das Carsharing-Angebot car2go konnte die Zahl seiner Kunden in den ersten drei Monaten des Jahres 2014 auf insgesamt rund 700.000 steigern (+14%). In Berlin und Hamburg können Kunden unter der neuen Marke car2go black seit Februar erstmals Mercedes-Benz B-Klassen spontan für Fahrten in und zwischen diesen Städten anmieten. Mit moovel offerieren wir eine intuitiv bedienbare Smartphone-App, die es dem Kunden erlaubt, verschiedene Mobilitätsangebote hinsichtlich unterschiedlicher Parameter zu vergleichen und so den für ihn optimalen Weg von A nach B zu finden. Dabei werden Angebote wie car2go, Mitfahrgelegenheit, Leihfahrrad, Taxi oder öffentlicher Nahverkehr miteinander verknüpft.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft).

E.01

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1 2014	Q1 2013 ¹	Q1 2014	Q1 2013 ¹	Q1 2014	Q1 2013
in Millionen €						
Umsatzerlöse	29.457	26.102	25.648	22.525	3.809	3.577
Umsatzkosten	-23.045	-20.868	-19.861	-17.845	-3.184	-3.023
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.412	5.234	5.787	4.680	625	554
Vertriebskosten	-2.675	-2.625	-2.567	-2.513	-108	-112
Allgemeine Verwaltungskosten	-752	-757	-631	-629	-121	-128
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.076	-1.041	-1.076	-1.041	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	305	291	295	280	10	11
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-86	-91	-81	-88	-5	-3
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	22	2	25	8	-3	-6
Übriges Finanzergebnis	-365	-96	-364	-94	-1	-2
Zinserträge	34	70	34	70	-	-
Zinsaufwendungen	-169	-227	-167	-226	-2	-1
Ergebnis vor Ertragsteuern²	1.650	760	1.255	447	395	313
Ertragsteuern	-564	-196	-430	-80	-134	-116
Konzernergebnis	1.086	564	825	367	261	197
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	59	28				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.027	536				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	0,96	0,50				
Verwässert	0,96	0,50				

1 Informationen zu den Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten können Anmerkung 1 entnommen werden.

2 Die Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern auf das Konzern-EBIT ist in Anmerkung 18 enthalten.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft).

E.02

	Daimler-Konzern	
	Q.1 2014	Q.1 2013
in Millionen €		
Konzernergebnis	1.086	564
Unrealisierte Verluste/Gewinne aus der Währungsumrechnung	-73	185
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	163	137
Unrealisierte Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-146	-161
Unrealisierte Gewinne aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-	135
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-56	296
Versicherungsmathematische Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-	-7
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-860	162
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-860	155
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-916	451
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-1	67
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-915	384
Gesamtergebnis	170	1.015
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	58	95
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	112	920

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzernbilanz (ungeprüft).

E.03

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	31. März 2014	31. Dez. 2013	31. März 2014	31. Dez. 2013	31. März 2014	31. Dez. 2013
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	9.383	9.388	9.278	9.289	105	99
Sachanlagen	21.933	21.779	21.887	21.732	46	47
Vermietete Gegenstände	28.467	28.160	13.248	13.207	15.219	14.953
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.928	3.432	1.918	3.419	10	13
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	28.330	27.769	-29	-29	28.359	27.798
Verzinsliche Wertpapiere	1.569	1.666	6	6	1.563	1.660
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.878	3.523	-597	-767	4.475	4.290
Aktive latente Steuern	1.894	1.829	1.399	1.348	495	481
Übrige Vermögenswerte	558	531	-1.897	-1.818	2.455	2.349
Langfristige Vermögenswerte	97.940	98.077	45.213	46.387	52.727	51.690
Vorräte	19.066	17.349	18.510	16.648	556	701
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.644	7.803	6.965	7.208	679	595
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.876	23.001	-11	-14	22.887	23.015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.819	11.053	10.925	9.845	894	1.208
Verzinsliche Wertpapiere	4.905	5.400	4.805	5.297	100	103
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.689	2.718	-6.605	-6.670	9.294	9.388
Übrige Vermögenswerte	3.315	3.117	718	447	2.597	2.670
Zwischensumme kurzfristige Vermögenswerte	72.314	70.441	35.307	32.761	37.007	37.680
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	1.415	-	1.415	-	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	73.729	70.441	36.722	32.761	37.007	37.680
Summe Aktiva	171.669	168.518	81.935	79.148	89.734	89.370
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.069				
Kapitalrücklagen	11.838	11.850				
Gewinnrücklagen	27.795	27.628				
Übrige Rücklagen	78	133				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	42.781	42.680				
Nicht beherrschende Anteile	704	683				
Eigenkapital	43.485	43.363	36.652	36.767	6.833	6.596
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11.317	9.869	11.165	9.726	152	143
Rückstellungen für Ertragsteuern	809	823	809	823	-	-
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.576	5.270	5.458	5.152	118	118
Finanzierungsverbindlichkeiten	46.112	44.746	15.322	13.542	30.790	31.204
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.040	1.701	1.904	1.575	136	126
Passive latente Steuern	559	892	-1.780	-1.300	2.339	2.192
Rechnungsabgrenzungsposten	2.693	2.728	2.352	2.283	341	445
Übrige Verbindlichkeiten	12	18	11	15	1	3
Langfristige Schulden	69.118	66.047	35.241	31.816	33.877	34.231
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.601	9.086	10.265	8.778	336	308
Rückstellungen für Ertragsteuern	748	517	697	438	51	79
Rückstellungen für sonstige Risiken	6.091	6.619	5.711	6.230	380	389
Finanzierungsverbindlichkeiten	31.725	32.992	-13.904	-12.218	45.629	45.210
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.281	6.575	4.412	4.797	1.869	1.778
Rechnungsabgrenzungsposten	1.891	1.868	1.426	1.351	465	517
Übrige Verbindlichkeiten	1.729	1.451	1.435	1.189	294	262
Kurzfristige Schulden	59.066	59.108	10.042	10.565	49.024	48.543
Summe Passiva	171.669	168.518	81.935	79.148	89.734	89.370

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft).

E.04

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1 2014	Q1 2013	Q1 2014	Q1 2013	Q1 2014	Q1 2013
in Millionen €						
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.650	760	1.255	447	395	313
Abschreibungen	1.218	1.059	1.211	1.053	7	6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	4	19	-11	4	15	15
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	11	-5	11	-5	-	-
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-1.759	-1.156	-1.905	-1.368	146	212
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	158	-498	248	-312	-90	-186
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.508	1.324	1.480	1.233	28	91
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-531	-395	2	31	-533	-426
Vermietete Fahrzeuge	-368	-378	-43	1	-325	-379
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	39	170	-19	-261	58	431
Gezahlte Ertragsteuern	-237	-466	-167	-369	-70	-97
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.693	434	2.062	454	-369	-20
Zugänge zu Sachanlagen	-1.043	-1.058	-1.038	-1.053	-5	-5
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-387	-568	-378	-562	-9	-6
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	56	43	53	40	3	3
Erwerb von Anteilsbesitz	-69	-37	-43	-37	-26	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	4	24	4	24	-	-
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-457	-2.030	-421	-1.740	-36	-290
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	1.056	1.311	886	1.310	170	1
Sonstige Ein- und Auszahlungen	12	55	47	54	-35	1
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-828	-2.260	-890	-1.964	62	-296
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	16	2.180	7	2.366	9	-186
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-33	-30	-32	-29	-1	-1
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	5	9	3	9	2	-
Erwerb eigener Aktien	-26	-24	-26	-24	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-	-16	-	-16	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	4	-394	-4	394
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-38	2.119	-44	1.912	6	207
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-61	66	-48	59	-13	7
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	766	359	1.080	461	-314	-102
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	11.053	10.996	9.845	9.887	1.208	1.109
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	11.819	11.355	10.925	10.348	894	1.007

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft).

E.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2013	3.063	12.026	22.017	516	234
Konzernergebnis	-	-	536	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	189	188	139
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-34	-	-2
Gesamtergebnis	-	-	691	188	137
Dividenden	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	1	8	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	-19	-	-	-
Stand zum 31. März 2013	3.064	12.015	22.708	704	371
Stand zum 1. Januar 2014	3.069	11.850	27.628	-969	261
Konzernergebnis	-	-	1.027	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-1.248	-65	162
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	388	-	1
Gesamtergebnis	-	-	167	-65	163
Dividenden	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	1	2	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	-14	-	-	-
Stand zum 31. März 2014	3.070	11.838	27.795	-1.034	424

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Übrige Rücklagen							
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden							
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital			Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	in Millionen €
		Eigene Aktien					
50	-1	-	37.905	1.425	39.330	Stand zum 1. Januar 2013	
-	-	-	536	28	564	Konzernergebnis	
-233	97	-	380	93	473	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
72	-32	-	4	-26	-22	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-161	65	-	920	95	1.015	Gesamtergebnis	
-	-	-	-	-132	-132	Dividenden	
-	-	-	9	-	9	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-24	-24	-	-24	Erwerb eigener Aktien	
-	-	24	24	-	24	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-19	-22	-41	Sonstiges	
-111	64	-	38.815	1.366	40.181	Stand zum 31. März 2013	
853	-12	-	42.680	683	43.363	Stand zum 1. Januar 2014	
-	-	-	1.027	59	1.086	Konzernergebnis	
-221	-	-	-1.372	1	-1.371	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
68	-	-	457	-2	455	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-153	-	-	112	58	170	Gesamtergebnis	
-	-	-	-	-40	-40	Dividenden	
-	-	-	3	2	5	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-26	-26	-	-26	Erwerb eigener Aktien	
-	-	26	26	-	26	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-14	1	-13	Sonstiges	
700	-12	-	42.781	704	43.485	Stand zum 31. März 2014	

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 »Interim Financial Reporting« 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 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 2013 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Mit Ausnahme der nachfolgend erläuterten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verwendet der Konzern in diesem Zwischenabschluss dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die im Konzernabschluss für das Jahr 2013 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 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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.

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten. Im Rahmen der organisatorischen Fokussierung der Geschäftsfelder werden übergreifende Funktionen auf Länderebene verschlankt sowie Funktionalressorts stärker auf die Anforderungen der Geschäftsfelder ausgerichtet. In diesem Zusammenhang hat Daimler die Zugehörigkeit der Kostenstellen in den zentralen Funktionen zu den einzelnen Funktionskosten überprüft. Hieraus haben sich unter anderem bei IT-Leistungen und Personalaufwendungen Umgliederungen von den Verwaltungskosten zu den übrigen Funktionskosten ergeben.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkung der rückwirkenden Änderung in der Zuordnung zu den einzelnen Funktionskosten auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im ersten Quartal 2013.

E.06

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

in Millionen €	Q1 2013 veröffentlicht	Um- gliederungen	Q1 2013 geändert
Umsatzkosten	-20.761	-107	-20.868
Vertriebskosten	-2.579	-46	-2.625
Allgemeine Verwaltungskosten	-938	181	-757
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs- kosten	-1.013	-28	-1.041

Unter Beibehaltung der bisherigen Zuordnung der Kostenstellen zu den einzelnen Funktionskosten hätten sich im ersten Quartal 2014 die in der folgenden Tabelle dargestellten Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

E.07

Beibehaltung des bisherigen Ausweises der Funktionskosten

in Millionen €	Q1 2014 geändert	Um- gliederungen	Q1 2014 bisherige Zuordnung
Umsatzkosten	-23.045	127	-22.918
Vertriebskosten	-2.675	55	-2.620
Allgemeine Verwaltungskosten	-752	-215	-967
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs- kosten	-1.076	34	-1.042

Auswirkungen auf das Konzernergebnis und damit auf das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie und auf das Konzern-Eigenkapital ergeben sich nicht.

Auswirkungen der Anwendung von IFRS 10-12. Daimler wendet die neuen Konsolidierungsstandards IFRS 10 »Consolidated Financial Statements«, IFRS 11 »Joint Arrangements«, IFRS 12 »Disclosure of Interests in Other Entities« und die Folgeänderungen an IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« und IAS 28 »Investments in Associates and Joint Ventures« ab dem 1. Januar 2014 mit retrospektiver Wirkung an.

IFRS 10 führt ein einheitliches Konsolidierungsmodell für alle Unternehmen auf der Grundlage von Beherrschung ein. Nach dem neuen Konzept liegt Beherrschung vor, wenn das potenzielle Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Für Daimler ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen aus der Anwendung des neuen Standards.

Mit IFRS 11 wird die Bilanzierung von gemeinschaftlich geführten Aktivitäten neu geregelt. Zukünftig ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen; dabei ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit hingegen besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen. Da die derzeit bei Daimler identifizierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss haben, werden diese weiterhin nach der Equity-Methode bzw. zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

IFRS 12 regelt die Angabepflichten für die Beteiligungen an Tochterunternehmen, gemeinsamen Vereinbarungen, assoziierten Unternehmen sowie konsolidierten und nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen. Für diesen Zwischenabschluss ergeben sich für Daimler keine gesonderten Angabepflichten aus IFRS 12.

2. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte

RRPSH. Im ersten Quartal 2014 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beschlossen, den Anteil von 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) an den Partner Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) zu übertragen. Daimler hat dafür eine im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option auf seine Beteiligung an der RRPSH ausgeübt. Mitte April 2014 wurde die Veräußerung der Anteile an der RRPSH zu einem Preis von 2,43 Mrd. € vereinbart.

Die Anteile an der RRPSH werden in der Konzernbilanz separat als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ausgewiesen. Weitere Erläuterungen zu der Beteiligung an der RRPSH können den Anmerkungen 10 und 17 entnommen werden.

3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

E.08

Umsatzerlöse

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	25.718	22.596
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	2.882	2.637
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	749	766
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	108	103
	29.457	26.102

4. Funktionskosten

Optimierungsprogramme. Die Maßnahmen und Programme, deren Implementierungskosten sich wesentlich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben, sind im Folgenden kurz dargestellt.

Daimler Trucks. Mit dem Ziel, durch eine stärkere Nutzung von Effizienzen seine Rentabilität zu steigern, hat Daimler Trucks im Januar 2013 Personalanpassungen angekündigt. In Brasilien wurde im ersten Quartal 2013 ein freiwilliges Ausscheidensprogramm im Verwaltungsbereich begonnen, das zu einem Abbau von rund 1.000 Mitarbeitern (einschließlich Daimler Buses) geführt hat. In Fortführung dieser Personalanpassungsmaßnahmen hat Daimler Trucks im April 2014 ein freiwilliges Ausscheidensprogramm in Brasilien gestartet, das auf den Abbau weiterer Stellen zielt; der überwiegende Teil im produktiven Bereich.

Im Mai 2013 wurde darüber hinaus in Nichtproduktionsbereichen in Deutschland ein sozialverträgliches freiwilliges Ausscheidensprogramm mit dem Ziel gestartet, 800 Stellen zu reduzieren. Auch dieses Programm soll im Jahr 2014 fortgeführt werden.

Daimler Buses. Daimler Buses hat die im Jahr 2012 beschlossenen Optimierungsmaßnahmen in Westeuropa zum Jahresende 2013 erfolgreich abgeschlossen. Zum Programm zählten die konsequente Weiterentwicklung des europäischen Produktionsverbands, die Reduzierung der variablen Kosten sowie die Optimierung der Fixkosten. Dabei wurde das Wachstum durch eine Neukundenoffensive sowie ein neu aufgestelltes Marktmanagement unterstützt. In Nordamerika wurden die Aktivitäten bereits im Jahr 2012 neu ausgerichtet. In diesem Zusammenhang wurde die Produktion von Orion Stadtbussen eingestellt. Ferner wurde im ersten Quartal 2013 in Brasilien das unter Daimler Trucks beschriebene freiwillige, sozialverträgliche Ausscheidensprogramm gestartet, mit dem Ziel die Prozesse in den indirekten Bereichen und in der Verwaltung zu optimieren. Die im Jahr 2014 fortgeführten, unter Daimler Trucks beschriebenen Personalanpassungsmaßnahmen in Brasilien werden in geringem Umfang auch Daimler Buses betreffen.

Tabelle 7 E.09 zeigt die Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen, die sich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben. Zudem sind die mit der Umsetzung dieser Programme verbundenen Zahlungsmittelabflüsse dargestellt.

Die Aufwendungen betreffen zum überwiegenden Teil Personalmaßnahmen. Die Aufteilung auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in Tabelle 7 E.10 dargestellt.

Der Stand der gebildeten Rückstellungen belief sich bei Daimler Trucks zum 31. März 2014 auf 5 (31. Dezember 2013: 64) Mio. €. Bei Daimler Buses waren zum 31. März 2014 Rückstellungen von 24 (31. Dezember 2013: 36) Mio. € bilanziert.

Aus den Optimierungsprogrammen werden Zahlungsmittelabflüsse bis Ende des Jahres 2017 erwartet, wobei der wesentliche Teil der Zahlungen bereits im Jahr 2014 erfolgen wird.

Aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks werden in den Jahren 2014 und 2015 insgesamt Belastungen von bis zu 150 Mio. € erwartet.

E.09

Optimierungsprogramme

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013
Daimler Trucks		
EBIT	-5	-13
Zahlungsmittelabfluss	-64	-7
Daimler Buses		
EBIT	-1	-4
Zahlungsmittelabfluss	-9	-21

E.10

Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks und Daimler Buses

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013
Umsatzkosten	-3	-8
Vertriebskosten	-	-1
Allgemeine Verwaltungskosten	-3	-8
	-6	-17

5. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle 7 E.11 entnommen werden.

E.11

Übriges Finanzergebnis

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013
Aufwendungen aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen ¹	-66	-47
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-299	-49
	-365	-96

1 Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Im »sonstigen übrigen Finanzergebnis« sind Aufwendungen aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla Motors, Inc. (Tesla) in Höhe von 161 (2013: 0) Mio. € und aus der Bewertung der RRPSH Put-Option in Höhe von 118 (2013: 15) Mio. € enthalten.

6. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

E.12

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	.	.
Zinsen und ähnliche Erträge	34	70
	34	70
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-84	-88
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-85	-139
	-169	-227

7. Immaterielle Vermögenswerte

Die Immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

E.13

Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	31. März 2014	31. Dez. 2013
Geschäftswerte	674	681
Entwicklungskosten	7.274	7.310
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.435	1.397
	9.383	9.388

8. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

E.14

Sachanlagen

in Millionen €	31. März 2014	31. Dez. 2013
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.765	6.791
Technische Anlagen und Maschinen	7.528	7.350
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.405	5.366
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.235	2.272
	21.933	21.779

9. Vermietete Gegenstände

Zum 31. März 2014 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 28.467 (31. Dezember 2013: 28.160) Mio. €. Im ersten Quartal 2014 ergaben sich Zugänge von 3.762 (2013: 3.357) Mio. € und Abgänge von 2.307 (2013: 1.957) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten drei Monate des Jahres 2014 betragen 1.114 (2013: 1.101) Mio. €.

10. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 E.15 zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.15

At-equity bewertete Finanzinvestitionen

in Millionen €	RRPSH	BBAC	BAIC Motor ²	BFDA	Kamaz	EADS	Übrige	Gesamt
31. März 2014								
Höhe des Anteils (in %)	-	49,0	12,0	50,0	15,0	-	-	-
At-equity-Buchwert	-	651	581	284	142	-	270	1.928
At-equity-Ergebnis (erstes Quartal 2014) ¹	13	29	2	-6	-3	-	-13	22
31. Dezember 2013								
Höhe des Anteils (in %)	50,0	49,0	12,0	50,0	15,0	-	-	-
At-equity-Buchwert	1.494	640	595	298	155	-	250	3.432
At-equity-Ergebnis (erstes Quartal 2013) ¹	-18	20	-	-17	5	34	-22	2

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

² Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein. Das anteilige Ergebnis von BAIC Motor für das erste Quartal 2014 betrifft den Monat Dezember 2013, basiert auf den lokalen Rechnungslegungsvorschriften und ist noch ungeprüft.

RRPSH/RRPS. Im März 2014 hat Daimler beschlossen, seinen Anteil von 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen RRPSH an den Partner Rolls-Royce zu übertragen. Daimler hat dafür eine im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option auf seine Beteiligung an RRPSH genutzt.

Der Beteiligungsbuchwert von 1.415 Mio. €, der dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zugeordnet ist, wurde in »Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte« umgegliedert; die Bewertung nach der Equity-Methode wurde beendet.

Der Veräußerungspreis von 2,43 Mrd. € wurde Mitte April 2014 mit Unterzeichnung des Veräußerungsvertrags festgelegt. Der Abschluss der Transaktion wird bis zum Jahresende 2014 erwartet, steht allerdings noch unter dem Vorbehalt der kartellrechtlichen und außenwirtschaftsrechtlichen Freigaben. Weitere Erläuterungen zu der Put-Option können Anmerkung 17 entnommen werden.

Übrige. Daimler hat im März 2014 die bisher von der Evonik Degussa GmbH (Evonik) gehaltenen 50,1% der Anteile an der Li-Tec Battery GmbH (Li-Tec) übernommen und wird damit Alleineigentümer des Unternehmens. Die Auswirkungen auf den Konzernabschluss sind nicht wesentlich.

11. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

E.16

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	31. März 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Absatzfinanzierung mit Endkunden	9.081	18.100	27.181	9.065	17.599	26.664
Absatzfinanzierung mit Händlern	9.622	1.747	11.369	9.781	1.723	11.504
Finanzierungsleasing-Verträge	4.566	9.007	13.573	4.545	8.928	13.473
Buchwert (brutto)	23.269	28.854	52.123	23.391	28.250	51.641
Wertberichtigungen	-393	-524	-917	-390	-481	-871
Buchwert (netto)	22.876	28.330	51.206	23.001	27.769	50.770

Unter den Finanzierungsleasing-Verträgen wurden zum 31. März 2014 auch Vermögenswerte von 354 (31. Dezember 2013: 455) Mio. € aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten ausgewiesen, die nicht das Fahrzeuggeschäft betreffen (Leveraged Leases).

Im Rahmen der weiteren Konzentration auf das Fahrzeuggeschäft hat Daimler Financial Services im ersten Quartal 2014 einen nicht fahrzeugbezogenen Vermögenswert veräußert, der Gegenstand eines Finanzierungsleasing-Vertrags war. Hieraus resultierte ein Mittelzufluss von 69 Mio. €. Der Ertrag vor Steuern aus dieser Transaktion belief sich im ersten Quartal 2014 auf 45 Mio. € und wurde im EBIT des Segments Daimler Financial Services ausgewiesen.

12. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

E.17

Vorräte

in Millionen €	31. März 2014	31. Dez. 2013
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.092	2.011
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.565	2.275
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.246	13.028
Geleistete Anzahlungen	163	35
	19.066	17.349

13. Eigenkapital

Genehmigtes Kapital. Die Hauptversammlung vom 9. April 2014 hat den Vorstand erneut ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 8. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2014). Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Belegschaftsaktienprogramme. Im ersten Quartal 2014 hat die Daimler AG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,4 Mio. Stück Daimler Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben.

Dividende. Die Hauptversammlung vom 9. April 2014 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2013 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 2.407 Mio. € (2,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 10. April 2014.

14. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsaufwendungen. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in Tabelle 7 E.18 dargestellt.

Geleistete Beiträge der Arbeitgeber an die Planvermögen.

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2014 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 37 (2013: 18) Mio. €.

E.18

Pensionsaufwendungen

in Millionen €	Gesamt	Q1 2014		Gesamt	Q1 2013	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstaufwand	-129	-108	-21	-135	-112	-23
Nettozinsaufwand	-70	-61	-9	-75	-66	-9
	-199	-169	-30	-210	-178	-32

15. Rückstellungen für sonstige Risiken

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

E.19

Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	Kurzfristig	31. März 2014		Kurzfristig	31. Dezember 2013	
		Langfristig	Gesamt		Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	2.037	2.586	4.623	2.380	2.325	4.705
Personal- und Sozialbereich	1.411	1.714	3.125	1.501	1.732	3.233
Übrige	2.643	1.276	3.919	2.738	1.213	3.951
	6.091	5.576	11.667	6.619	5.270	11.889

16. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

E.20

Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	Kurzfristig	31. März 2014		Kurzfristig	31. Dezember 2013	
		Langfristig	Gesamt		Langfristig	Gesamt
Anleihen	8.214	31.793	40.007	9.091	29.653	38.744
Geldmarktpapiere	890	-	890	1.086	-	1.086
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.471	9.447	18.918	10.173	8.916	19.089
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.114	2.026	11.140	8.539	2.718	11.257
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	3.423	1.871	5.294	3.478	2.653	6.131
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	46	254	300	39	271	310
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	567	721	1.288	586	535	1.121
	31.725	46.112	77.837	32.992	44.746	77.738

17. Finanzinstrumente

Die nachfolgende Tabelle stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

E.21

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

in Millionen €	31. März 2014		31. Dezember 2013	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	51.206	51.544	50.770	51.115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.644	7.644	7.803	7.803
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.819	11.819	11.053	11.053
Verzinsliche Wertpapiere				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	6.474	6.474	7.066	7.066
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	2.249	2.249	2.052	2.052
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.619	1.619	1.452	1.452
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	630	630	600	600
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	154	154	350	350
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.600	1.600	1.703	1.703
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.564	2.564	2.136	2.136
	83.710	84.048	82.933	83.278
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	77.837	79.149	77.738	79.026
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.601	10.601	9.086	9.086
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	498	498	413	413
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	366	366	395	395
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.457	7.457	7.468	7.468
	96.759	98.071	95.100	96.388

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämissen wurden dabei für Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, zugrunde gelegt:

Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte. Die zur *Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte* beinhalten:

- zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremd- und Eigenkapitalanteile; diese Finanzinstrumente wurden mit Börsenkursen zum 31. März bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen. Die Eigenkapitalanteile umfassen insbesondere die Beteiligungen an Renault SA (Renault) und Nissan Motor Co., Ltd. (Nissan).
- zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile; für diese Finanzinstrumente konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht verfügbar waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen keine Indikatoren einer dauerhaften Wertminderung zum Bilanzstichtag vorlagen und für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind. Für diese Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen. Für die zum 31. März 2014 ausgewiesenen Anteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente, sowie auch die *derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Devisentermingeschäften und von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten. Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu *derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, wird auf die Ausführungen unter »Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte« verwiesen.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bewertungshierarchien vorzunehmen sind.

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bewertungshierarchie »Stufe 2« zugeordnet sind, wird die in IFRS 13.48 beschriebene Ausnahme (auf Nettobasis gesteuerte Portfolien) in Anspruch genommen.

Tabelle [7 E.22](#) zeigt, in welche Bewertungshierarchien die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

E.22

Bewertungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

in Millionen €	31. März 2014				31. Dezember 2013			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	8.093	6.263	1.830	-	8.518	6.264	2.254	-
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.619	1.611	8	-	1.452	1.446	6	-
davon verzinsliche Wertpapiere	6.474	4.652	1.822	-	7.066	4.818	2.248	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	154	-	154	-	350	-	232	118
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.600	-	1.600	-	1.703	-	1.703	-
	9.847	6.263	3.584	-	10.571	6.264	4.189	118
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	498	-	498	-	413	-	413	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	366	-	366	-	395	-	395	-
	864	-	864	-	808	-	808	-

- 1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.
- 2 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.
- 3 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

Die Entwicklung der finanziellen Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Stufe 3 zugeordnet sind, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

E.23

Entwicklung der in Stufe 3 zugeordneten erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte

in Millionen €	2014
Stand zum 1. Januar	118
Im übrigen Finanzergebnis erfasste Verluste	-118
Stand zum 31. März	-

Die zum 31. Dezember 2013 der Stufe 3 zugeordneten finanziellen Vermögenswerte betreffen ausschließlich die Option des Konzerns, die gehaltenen Anteile an der RRPSH Rolls-Royce andienen zu können. Daimler hat die Anteile an der RRPSH im ersten Quartal 2014 Rolls-Royce angedient. Der Übertragungspreis für die Anteile an der RRPSH liegt über dem Mindestausübungspreis der Option. Daher wurde der Wert der Option zum 31. März 2014 mit Null angesetzt.

18. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Quartal 2014 und 2013 wie folgt dar:

E.24

Segmentberichterstattung

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q1 2014								
Außenumsatzerlöse	16.327	6.621	2.123	846	3.540	29.457	-	29.457
Konzerninterne Umsatzerlöse	677	500	89	13	269	1.548	-1.548	-
Umsatzerlöse gesamt	17.004	7.121	2.212	859	3.809	31.005	-1.548	29.457
Segmentergebnis (EBIT)	1.183	341	123	53	397	2.097	-310	1.787
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	24	-2	1	-	-3	20	2	22
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-43	-16	-5	-1	-	-65	-1	-66

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q1 2013								
Außenumsatzerlöse	13.556	6.534	1.909	737	3.366	26.102	-	26.102
Konzerninterne Umsatzerlöse	554	490	77	14	211	1.346	-1.346	-
Umsatzerlöse gesamt	14.110	7.024	1.986	751	3.577	27.448	-1.346	26.102
Segmentergebnis (EBIT)	460	116	81	-31	314	940	-23	917
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2	-28	-	-	-6	-32	34	2
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-30	-10	-3	-1	-	-44	-3	-47

Überleitung. Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus der Tabelle [E.25](#).

In der »Überleitung« werden zentral verantwortete Sachverhalte der Konzernzentrale ausgewiesen. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

In »Sonstige zentrale Posten« sind die im »Übrigen Finanzergebnis« ausgewiesenen Aufwendungen aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla von 161 (2013: 0) Mio. € und aus der Bewertung der RRPSH Put-Option von 118 (2013: 15) Mio. € enthalten.

E.25

Überleitung auf Konzernwerte

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.097	940
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	2	34
Sonstige zentrale Posten	-316	-91
Eliminierungen	4	34
Konzern-EBIT	1.787	917
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ²	-2	-
Zinserträge	34	70
Zinsaufwendungen	-169	-227
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.650	760

1 Beinhaltet in Q1 2014 das anteilige Ergebnis von BAIC Motor; in Q1 2013 das anteilige Ergebnis von EADS.

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

19. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [E.26](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen. Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die RRPSH bzw. die Rolls-Royce Power Systems AG (RRPS), die ein Tochterunternehmen der RRPSH ist, und die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group). RRPS bezieht Motoren, sonstige Teile und Dienstleistungen vom Konzern. MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

Daimler, die Beijing Automotive Group Co., Ltd. (BAIC Group) und BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) haben am 1. Februar 2013 einen Vertrag unterzeichnet, wonach Daimler in BAIC Motor investieren wird. BAIC Motor ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. Die Transaktion wurde am 18. November 2013 abgeschlossen. Danach gab BAIC Motor an Daimler neue Anteile in Höhe von 12% des Anteilsbesitzes zum Preis von 627 Mio. € inklusive Anschaffungsnebenkosten aus. In diesem Zusammenhang hat Daimler zwei Sitze im Verwaltungsgremium von BAIC Motor erhalten. Im Dezember 2013 haben die Anteilseigner von BAIC Motor eine Dividendenzahlung beschlossen, von der 23 Mio. € auf Daimler entfallen. Der Konzern führt derzeit die Aufteilung des Kaufpreises auf die dazugehörigen Vermögensgegenstände und Schulden durch.

Ebenfalls am 18. November 2013 hat BAIC Motor seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) über eine Kapitalerhöhung um 1% auf 51% erhöht. Als Ergebnis dieser Transaktion ist der Anteil von Daimler an BBAC auf 49% gesunken und BBAC wurde als ein assoziiertes Unternehmen eingestuft; bis zum Ende des dritten Quartals 2013 wurde das Unternehmen als Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen. Aus dem Statuswechsel hat sich keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss ergeben; die Gesellschaft wird weiterhin at-equity in den Konzernabschluss einbezogen.

BBAC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China. Daimler plant im Jahr 2014 weitere 0,2 Mrd. € in das Gemeinschaftsunternehmen BBAC zu investieren. Bei weiterem Kapitalbedarf würde BBAC die erforderlichen Mittel an den Kapitalmärkten aufnehmen. Im Dezember 2013 haben die Anteilseigner von BBAC eine Dividendenzahlung beschlossen, von der 101 Mio. € auf Daimler entfallen. Die entsprechende Forderung ist in Tabelle [E.26](#) enthalten.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle [E.26](#) nicht enthalten sind (100 Mio. € zum 31. März 2014 und zum 31. Dezember 2013).

Gemeinschaftsunternehmen. Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen im ersten Quartal 2013 betreffen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit BBAC (vgl. Ausführungen dazu unter assoziierten Unternehmen).

Bis zum Ende des ersten Quartals 2013 entfielen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen auf die Mercedes-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft, die Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns vertreibt und im März 2013 zusammen mit weiteren Gesellschaften von der Pappas-Gruppe vollständig erworben wurde.

Zudem bestehen Geschäftsbeziehungen mit dem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co. Ltd. (FBAC). FBAC produziert und vertreibt Vans der Marke Mercedes-Benz in China. Im Jahr 2013 wurde ein neues Produktionsentwicklungszentrum von Mercedes-Benz Vans in China eröffnet. Die Gesamtinvestition für das Zentrum beläuft sich auf rd. 60 Mio. €.

Das von Daimler zusammen mit dem chinesischen Lkw-Hersteller Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gegründete Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) zur Produktion für Lkw und Lkw-Motoren hat seine operative Tätigkeit am 1. Juli 2012 aufgenommen. Daimler hat bisher eine Kapitaleinlage von 344 Mio. € in BFDA geleistet.

Die zusammen mit Kamaz OAO (Kamaz), einem weiteren assoziierten Unternehmen des Konzerns, gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok OOO und Fuso Kamaz Trucks Rus Ltd. produzieren und vertreiben in Russland Lkw der Marken Mercedes-Benz und FUSO. Zudem werden Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra in Russland vertrieben. Daimler und der russische Lkw-Hersteller Kamaz haben im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft Lizenzverträge zur Produktion von Axor und Atego Fahrerhäusern sowie Lieferabkommen über Kabinen, Motoren und Achsen für Lkw und Busse des russischen Unternehmens unterzeichnet.

Shenzen BYD Daimler New Technology Co. Ltd. (SBDNT), ein weiteres Gemeinschaftsunternehmen des Konzerns, das dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet ist, hat im ersten Quartal 2014 eine Kapitalerhöhung von 34 Mio. € erhalten. Ferner wurde der SBDNT ein Konsortialdarlehen von externen Banken gewährt. Für dieses Darlehen garantiert Daimler entsprechend seiner 50%-igen Beteiligung an SBDNT anteilig mit einem Betrag von 750 Mio. RMB (rund 90 Mio. €). Der Vertrag wurde am 4. April 2014 unterzeichnet.

E.26

Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Q1 2014	Q1 2013	Q1 2014	Q1 2013	31. März 2014	31. Dez. 2013	31. März 2014	31. Dez. 2013
	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			Forderungen	Verbindlichkeiten	
Assoziierte Unternehmen	503	182	70	83	634	713	27	61
Gemeinschaftsunternehmen	156	551	72	34	236	234	13	54
davon BBAC	381	324	8	2	535	569	-	12

20. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 24. April 2014 hat Tesla die Vorschläge zur Besetzung des »Board of Directors« bekannt gegeben, über die in der Hauptversammlung am 3. Juni 2014 abgestimmt werden soll. Sollte wie vorgesehen dem »Board of Directors« zukünftig kein Vertreter von Daimler angehören, würde der maßgebliche Einfluss von Daimler auf Tesla mit dem Tag der Hauptversammlung enden. Ab diesem Tag wäre die Beteiligung an Tesla mit ihrem beizulegenden Zeitwert auf Basis des Börsenwerts als »Zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswert« in der Bilanz zu erfassen. Der aus der erstmaligen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert resultierende Unterschied zwischen dem an diesem Tag festgestellten Börsenwert und dem Buchwert der at-equity bewerteten Beteiligung wäre im zweiten Quartal 2014 zahlungsmittelunwirksam im Konzern-EBIT zu berücksichtigen. Zum 31. März 2014 betrug der Börsenwert 736 Mio. € gegenüber einem Buchwert von 12 Mio. €.

Investor Relations

Telefon 07 11 17 92261
17 97778
17 95256
17 95277
Telefax 07 11 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere Informationen finden Sie im Internet unter 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

Zwischenbericht Q1 2014

30. April 2014

Zwischenbericht Q2 2014

23. Juli 2014

Zwischenbericht Q3 2014

23. Oktober 2014

Hauptversammlung 2015

Berlin
1. April 2015

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

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschärfung der Staatsschuldenkrise in der Eurozone, eine Zunahme der politischen Spannungen in Osteuropa, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen der Wechselkurse, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Beleg-

schaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

