

DAIMLER

Zwischenbericht [Q2 2011](#)



Inhaltsverzeichnis

- 4 Wichtige Kennzahlen
- 6 Konzernzwischenlagebericht
 - 6 Geschäftsentwicklung
 - 7 Ertragslage
 - 10 Finanzlage
 - 12 Vermögenslage
 - 13 Mitarbeiter
 - 13 Veränderungen im Aufsichtsrat
 - 13 Daimler und Rolls-Royce sichern sich starke Mehrheit an Tognum
 - 13 Rahmenvertrag mit Joint-Venture-Partner BAIC unterzeichnet
 - 14 Risikobericht
 - 14 Ausblick
- 17 Mercedes-Benz Cars
- 18 Daimler Trucks
- 19 Mercedes-Benz Vans
- 20 Daimler Buses
- 21 Daimler Financial Services
- 22 Konzernzwischenabschluss
- 28 Konzernanhang zum Zwischenabschluss
- 37 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 38 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht
- 39 Adressen | Informationen
Finanzkalender 2011 | 2012

Titelbild:

Der neue Actros ist der erste Lkw, der konsequent auf die Euro VI-Vorschriften ausgerichtet ist. Die Schadstoffemissionen wurden gegenüber den bestehenden Euro V-Vorschriften nochmals um bis zu 80% reduziert und liegen nun in einem kaum mehr messbaren Bereich. Gleichzeitig sorgt die umfangreiche Weiterentwicklung der Aerodynamik und die Optimierung sämtlicher Antriebskomponenten und Nebenverbraucher dafür, dass mit der Abgasreinigung verbundene Verbrauchsnachteile durch signifikante Kraftstoffeinsparungen aufgefangen oder gar überkompensiert werden. Neben dieser optimierten Wirtschaftlichkeit sind im Fernverkehr sichere und souveräne Fahrdynamik und Komfort im Fokus. Dies sind weitere wichtige Prämissen, unter denen der Lkw von Grund auf neu entwickelt wurde: neues Fahrerhausprogramm, neue Motoren, neues Chassis und das neue Design mit den prägnanten Leuchteinheiten. Größter Wettbewerber des neuen Actros ist sein Vorgänger: In 15 Jahren, mehreren Entwicklungsstufen und mit mehr als 700.000 verkauften Einheiten hat er die Messlatte für seinen Nachfolger sehr hoch gelegt.

Q2

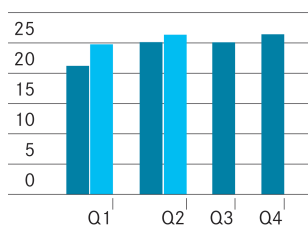
Wichtige Kennzahlen

€-Werte in Millionen	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
Umsatz	26.338	25.107	+5 ¹
Westeuropa	10.171	9.626	+6
davon Deutschland	5.061	4.830	+5
NAFTA	6.044	5.879	+3
davon USA	4.966	4.982	-0
Asien	5.388	5.472	-2
davon China	2.945	2.796	+5
Übrige Märkte	4.735	4.130	+15
Beschäftigte (30.06.)	266.114	257.658	+3
Sachinvestitionen	997	643	+55
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.302	1.236	+5
davon aktivierte Entwicklungskosten	358	386	-7
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	856	2.642	-68
EBIT	2.581	2.104	+23
Konzernergebnis	1.704	1.312	+30
Ergebnis je Aktie (in €)	1,51	1,18	+28

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 9%.

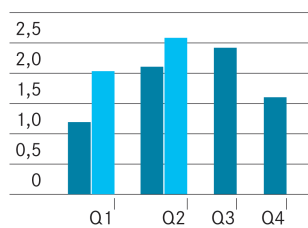
Umsatz

in Milliarden €



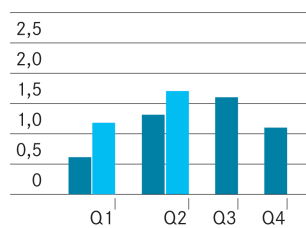
EBIT

in Milliarden €



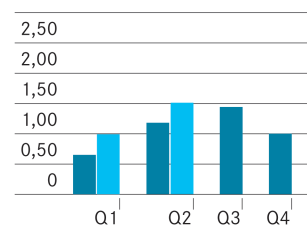
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



■ 2010
■ 2011

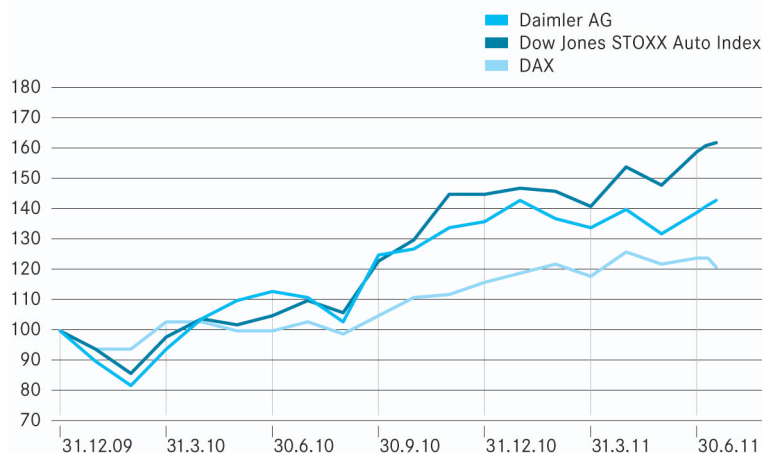
Q1-2

Wichtige Kennzahlen

€-Werte in Millionen	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
Umsatz	51.067	46.294	+10 ¹
Westeuropa	19.394	18.329	+6
davon Deutschland	9.492	9.037	+5
NAFTA	12.138	11.242	+8
davon USA	10.097	9.666	+4
Asien	10.753	9.179	+17
davon China	5.660	4.296	+32
Übrige Märkte	8.782	7.544	+16
Beschäftigte (30.06.)	266.114	257.658	+3
Sachinvestitionen	1.754	1.381	+27
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.579	2.370	+9
davon aktivierte Entwicklungskosten	682	722	-6
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	336	4.599	-93
EBIT	4.612	3.294	+40
Konzernergebnis	2.884	1.924	+50
Ergebnis je Aktie (in €)	2,50	1,84	+36

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 12%.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Konzernzwischenlagebericht

Dynamische Entwicklung von Absatz, Umsatz und Ergebnis im zweiten Quartal

Umsatz mit 26,3 Mrd. € deutlich über Vorjahresniveau

Konzern-EBIT von 2.581 (i. V. 2.104) Mio. €

Konzernergebnis von 1.704 (i. V. 1.312) Mio. €

Für Gesamtjahr 2011 deutlicher Anstieg beim Absatz und ein Umsatz von deutlich über 100 Mrd. € erwartet

Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft entwickelt sich erfreulicher als erwartet und wird sehr deutlich über dem Niveau des Jahres 2010 liegen.

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft verlangsamt Wachstumstempo

Die Weltwirtschaft hat im zweiten Quartal 2011 an Wachstumsdynamik verloren, in Summe aber ihre Expansion weiter fortgesetzt. Verantwortlich für die Verlangsamung war insbesondere eine globale Abkühlung der Industrieproduktion, die von den Störungen der Lieferketten als Folge der Dreifachkatastrophe in Japan in Mitleidenschaft gezogen wurde. Konjunkturelle Bremswirkungen kamen ferner von den hohen Ölpreisen, die zeitweise deutlich über 120 US-\$ pro Barrel lagen und erst gegen Ende des zweiten Quartals nachgaben. Allerdings belastete der hiermit verbundene Anstieg der Inflationsraten den privaten Konsum und damit die in den meisten Ländern bedeutendste Wirtschaftskomponente. In der Europäischen Währungsunion kamen zusätzliche Belastungen aus der Verschärfung der Staatsschuldenkrise. So musste zu Beginn des zweiten Quartals Portugal unter den Rettungsschirm, und die Lage in Griechenland spitzte sich nochmals bedrohlich zu. Einen deutlich positiven Akzent setzte dagegen die deutsche Wirtschaft, die ihren kräftigen Aufschwung nahezu uneingetrübt fortsetzte. Die Wirtschaftsdaten in den USA, angefangen vom Immobilienmarkt über das Geschäftsklima bis hin zum Arbeitsmarkt, waren im zweiten Vierteljahr eher unerfreulich. Das Erreichen der staatlichen Schuldengrenze kam erschwerend für die US-Wirtschaft hinzu. Auch wenn die Zahlen für das zweite Quartal noch nicht vorliegen, dürfte Japan erneut einen Rückgang der Gesamtwirtschaft erfahren haben. Relativ solide war dagegen die konjunkturelle Entwicklung in den Schwellenländern. Allerdings verlangsamte sich insgesamt betrachtet das Wachstum auch hier. In den meisten Fällen war dies auf eine Straffung der Geldpolitik zurückzuführen, womit der Anstieg der Inflationsraten begrenzt und die hier und da aufkeimenden Überhitzungsrisiken gedämpft werden sollten. Insgesamt expandiert die Weltwirtschaft damit auf einem Niveau, das in einigen Ländern bereits wieder über oder nahe dem Vorkrisenniveau liegt.

Das Wachstum der weltweiten **Automobilmärkte** setzte sich im zweiten Quartal fort, allerdings mit abnehmender Dynamik. Regional betrachtet entwickelte sich die Nachfrage weiterhin uneinheitlich. In den USA verlangsamte sich das Wachstum spürbar, so dass der Pkw-Markt das Vorjahresniveau um 7% übertraf. In Westeuropa waren die Nachwirkungen der beendeten staatlichen Abwrackprämien in einigen Märkten weiterhin spürbar. Insgesamt verfehlten die Verkaufszahlen den Vorjahreswert leicht, die großen Einzelmärkte wiesen dabei deutlich unterschiedliche Entwicklungen auf. In Deutschland wurden knapp 8% mehr Pkw zugelassen als im Vorjahreszeitraum, während die Nachfrage in Spanien um 26% zurückging. Die Pkw-Nachfrage in Japan war weiterhin geprägt von den Folgen der Ereignisse im März und blieb um 34% unter dem Vorjahresniveau. Der Rückgang fiel allerdings von Monat zu Monat

geringer aus; dies spricht für eine allmähliche Marktstabilisierung. In den großen asiatischen Schwellenländern schwächte sich das Wachstum im zweiten Quartal weiter ab. Sowohl in China als auch in Indien übertraf die Pkw-Nachfrage das jeweilige Vorjahresniveau nur noch vergleichsweise moderat. In Brasilien dagegen gewannen die Pkw-Zulassungen wieder etwas an Dynamik und nahmen zweistellig zu, während der russische Markt dank anhaltender staatlicher Kaufanreize um deutlich über 40% zulegen konnte.

Der weltweite Markt für mittelschwere und schwere Lkw lag im zweiten Quartal aufgrund des Nachfragerückgangs im weltgrößten Markt China nur noch leicht über dem Vorjahresniveau. Dagegen erholten sich die Daimler-Kernmärkte in der Triade mit Ausnahme von Japan weiterhin dynamisch. Die Zuwächse der Lkw-Verkäufe in den Regionen NAFTA und Europa bewegten sich im Vergleich zum Vorjahr jeweils in der Größenordnung von 40%. Der japanische Markt hingegen litt weiterhin unter den Folgen der Ereignisse vom Frühjahr und verlor im zweiten Quartal annähernd die Hälfte seines Volumens. Abgesehen vom chinesischen Markt, der das Vorjahresniveau nicht erreichen konnte, legte die Lkw-Nachfrage in den anderen großen Schwellenländern weiter zu. In Brasilien und Indien war auf hohem Niveau nochmals ein erkennbarer Zuwachs zu verzeichnen; die Nachfrage in Russland erholte sich weiterhin kräftig.

Absatz im zweiten Quartal um 6% gestiegen

Im zweiten Quartal 2011 hat Daimler weltweit 527.600 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 6% übertroffen.

Mercedes-Benz Cars hat seine positive Geschäftsentwicklung fortgesetzt und den Absatz im zweiten Quartal um 4% auf ein neues Rekordniveau von 357.600 Einheiten gesteigert. Auch die Marke Mercedes-Benz verbuchte mit 327.800 (i. V. 314.400) Modellen einen neuen Absatzrekord. Daimler Trucks konnte den Absatz nochmals um 9% auf 91.500 Lkw verbessern. Mercedes-Benz Vans hat einen deutlichen Absatzzuwachs gegenüber dem zweiten Quartal des Vorjahres erzielt und den Absatz um 14% auf 68.000 (i. V. 59.400) Fahrzeuge der Modelle Sprinter, Vito/Viano und Vario gesteigert. Bei Daimler Buses ging der weltweite Absatz im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 10.600 (i. V. 10.800) Einheiten zurück. Das Vertragsvolumen im Finanzierungs- und Leasinggeschäft von Daimler Financial Services bewegte sich zum Ende des zweiten Quartals 2011 mit 63,1 Mrd. € leicht unter dem Niveau zum Jahresende 2010 (-1%). Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 3%. Das Neugeschäft lag mit 8,4 Mrd. € um 7% über dem Vorjahreswert.

Der Umsatz von Daimler ist im zweiten Quartal deutlich von 25,1 Mrd. € im Vorjahr auf 26,3 Mrd. € gestiegen. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzzuwachs 9%.

Ertragslage

EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	1.566	1.376	+14	2.854	2.182	+31
Daimler Trucks	474	300	+58	889	430	+107
Mercedes-Benz Vans	206	127	+62	379	191	+98
Daimler Buses	61	79	-23	28	120	-77
Daimler Financial Services	340	171	+99	661	290	+128
Überleitung	-66	51	.	-199	81	.
Daimler-Konzern	2.581	2.104	+23	4.612	3.294	+40

Der **Daimler-Konzern** weist für das zweite Quartal 2011 ein EBIT von 2.581 (i. V. 2.104) Mio. € aus.

Die sehr gute Ergebnisentwicklung spiegelt in erster Linie die höheren Fahrzeugauslieferungen in nahezu allen Geschäftsfeldern wider. So verzeichnete beispielsweise Mercedes-Benz Cars das volumenstärkste Quartal der Unternehmensgeschichte. Auch Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans konnten im zweiten Quartal in allen wichtigen Regionen den Absatz im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern. Daimler Financial Services profitierte insbesondere von geringeren Risikokosten.

Die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Sonderfaktoren haben das EBIT im zweiten Quartal und in den ersten sechs Monaten 2011 und 2010 beeinflusst:

Sonderfaktoren im EBIT

Werte in Millionen €	Q2 2011	Q2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010
Daimler Trucks				
Naturkatastrophe in Japan (Q2: im Wesentlichen Versicherungsentschädigungen)	11	-	-38	-
Neuausrichtung Daimler Trucks North America	-	-4	-	-16
Neuausrichtung Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	-	-10	-	-15
Daimler Financial Services				
Naturkatastrophe in Japan	-	-	-29	-
Neuausrichtung der Geschäftsaktivitäten in Deutschland	-	-78	-	-78
Veräußerung nicht fahrzeugbezogener Vermögenswerte	-	26	-	-20
Überleitung				
Ertrag aus dem Verkauf der Beteiligung an Tata Motors	-	-	-	265

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im zweiten Quartal 2011 ein EBIT von 1.566 Mio. € und konnte damit das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 190 Mio. € steigern. Die Umsatzrendite belief sich auf 10,7% (i. V. 9,8%).

Diese positive Ergebnisentwicklung war das Ergebnis eines weiteren Absatzwachstums, insbesondere im Mittelklasse-Segment und bei den Geländewagen. Darüber hinaus haben der gute Produkt-Mix, eine bessere Preisdurchsetzung sowie geringere Garantieforderungen zu dieser Ergebnissteigerung beigetragen. Gegenläufig haben Rohstoffverteuerungen, höhere Mitteleinsätze im Zusammenhang mit dem Anlauf neuer Fahrzeuge und Wechselkurseffekte das Ergebnis belastet.

Mit einem EBIT von 474 Mio. € hat das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** das Vorjahresquartal um 174 Mio. € übertroffen und die Umsatzrendite auf 7,1% (i. V. 5,1%) gesteigert.

Der Ergebnisanstieg ist im Wesentlichen auf ein erneut deutliches Absatzwachstum in Europa und den USA zurückzuführen. Gegenläufig wurde das Ergebnis durch Materialverteuerungen und Vorleistungen für die aktuelle Produktoffensive belastet. Ergebnisbelastungen bei Trucks Asia resultierten aus einem Absatz- und Umsatzrückgang (-32% bzw. -24%), der jeweils maßgeblich durch die Naturkatastrophe in Japan bedingt war.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im zweiten Quartal 2011 ein operatives Ergebnis von 206 (i. V. 127) Mio. €. Die Umsatzrendite verbesserte sich auf 9,2% gegenüber 6,4% im Vorjahr.

Die anhaltende Markterholung und der deutlich höhere Fahrzeugabsatz, insbesondere in Deutschland und den USA, waren die Haupttreiber für die positive Ergebnisentwicklung. Die hervorragende Marktresonanz der neuen Generationen des Vito und Viano hat hierzu wesentlich beigetragen. Darüber hinaus wirkten sich nachhaltige Effizienzsteigerungen und eine bessere Preisdurchsetzung positiv auf das Ergebnis aus. Gegenläufig belasteten höhere Materialkosten das operative Ergebnis des Geschäftsfelds.

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** konnte mit einem EBIT von 61 (i. V. 79) Mio. € das sehr gute Vorjahresergebnis nicht ganz erreichen. Die Umsatzrendite lag bei 5,2% (i. V. 6,6%).

Der Ergebnisrückgang ist auf einen geringeren Absatz von Komplettbussen in Europa zurückzuführen, der durch die positive Geschäftsentwicklung in Lateinamerika und der Türkei nicht kompensiert werden konnte. Zusätzlich haben sich negative Wechselkurseffekte ausgewirkt.

Daimler Financial Services konnte im zweiten Quartal 2011 mit einem Ergebnis von 340 Mio. € das Vorjahresergebnis von 171 Mio. € deutlich übertreffen.

Maßgeblich für den Ergebnisanstieg waren geringere Aufwendungen für die Risikoversicherung sowie bessere Zinsmargen. Das Vorjahresergebnis hatte noch Gewinne im Zusammenhang mit der Veräußerung nicht fahrzeugbezogener Vermögenswerte in Höhe von 26 Mio. € beinhaltet. Gegenläufig waren im Vorjahr Aufwendungen von 78 Mio. € für die Neuausrichtung der Geschäftsaktivitäten in Deutschland zu berücksichtigen gewesen.

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

Der Anteil von Daimler am Ergebnis der EADS betrug im zweiten Quartal -3 (i. V. 5) Mio. €.

Aus zentral verantworteten Sachverhalten ergaben sich Aufwendungen in Höhe von 54 (i. V. Erträge von 11) Mio. €. Zusätzlich beinhaltet die Überleitung Aufwendungen von 9 (i. V. Erträge von 35) Mio. € infolge der Eliminierung konzerninterner Transaktionen.

Das **Zinsergebnis** lag im zweiten Quartal bei -60 (i. V. -220) Mio. €. Während die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen auf Vorjahresniveau lagen, verbesserte sich das sonstige Zinsergebnis. Hierzu trugen Ergebniseffekte aus derivativen Sicherungsinstrumenten zur Absicherung von Zinsrisiken sowie die höhere Nettoliquidität im Industriegeschäft bei.

Der im zweiten Quartal 2011 unter **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand in Höhe von 817 (i. V. 572) Mio. € ist durch den höheren Vorsteuergewinn des Konzerns bedingt.

Die weiterhin positive EBIT-Entwicklung führte zu einer nochmaligen Verbesserung des **Konzernergebnisses** auf 1.704 (i. V. 1.312) Mio. €. Das Ergebnis je Aktie ist entsprechend auf 1,51 (i. V. 1,18) € gestiegen.

Im zweiten Quartal 2011 entfällt auf **Minderheitsanteile** ein Gewinn von 97 (i. V. 64) Mio. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen durch die Aktivitäten unserer Tochtergesellschaft in China bedingt. Der Anteil der **Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis beträgt 1.607 (i. V. 1.248) Mio. €.

In den **ersten sechs Monaten** des Jahres 2011 verbesserte sich das EBIT von **Daimler** auf 4.612 (i. V. 3.294) Mio. €. Die deutliche Steigerung des operativen Ergebnisses wurde auch im Halbjahreszeitraum im Wesentlichen durch die höheren Fahrzeugauslieferungen in nahezu allen Geschäftsfeldern getragen.

Das EBIT von **Mercedes-Benz Cars** verbesserte sich im ersten Halbjahr auf 2.854 (i. V. 2.182) Mio. €. Die Umsatzrendite nahm auf 10,0% (i. V. 8,5%) zu.

Das erste Halbjahr war gekennzeichnet von einer dynamischen Entwicklung und hohen Wachstumsraten insbesondere in Asien und den BRIC-Staaten. In China steigerte das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars den Absatz um 34%. Besonders im Mittelklasse- und Luxussegment sowie bei den Geländewagen konnte Mercedes-Benz Cars in diesem Zeitraum ein weiteres Absatzwachstum verzeichnen. Ein vorteilhafter Produkt-Mix, eine bessere Preisdurchsetzung sowie geringere Garantieforderungen trugen ebenfalls zu dieser positiven Ergebnisentwicklung bei. Gegenläufig wirkten Materialverteuerungen, höhere Aufwendungen für die Entwicklung und den Anlauf neuer Fahrzeuge sowie negative Wechselkurseffekte.

Mit einem EBIT von 889 (i. V. 430) Mio. € erzielte auch das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** im ersten Halbjahr 2011 eine deutliche Ergebnisverbesserung. Die Umsatzrendite stieg entsprechend auf 6,9% (i. V. 4,0%).

Dies war vor allem auf die sehr gute Absatzentwicklung in Europa und den USA zurückzuführen. Ergebnisbelastungen entstanden durch Materialverteuerungen und höhere Vorleistungen für die aktuelle Produktoffensive. Zusätzlich führten in den ersten sechs Monaten Vermögensschäden und Produktionsausfälle infolge der Naturkatastrophe in Japan zu Aufwendungen von insgesamt 38 Mio. €; darin sind Versicherungsentschädigungen berücksichtigt.

Auch das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** konnte im ersten Halbjahr 2011 mit einem EBIT von 379 Mio. € eine deutliche Ergebnisverbesserung erzielen (i. V. 191 Mio. €); die Umsatzrendite lag bei 9,0% (i. V. 5,2%).

Maßgeblich hierfür war insbesondere der im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Fahrzeugabsatz. Darüber hinaus wirkten sich nachhaltige Effizienzsteigerungen, ein guter Produkt-Mix und eine bessere Preisdurchsetzung positiv auf das Ergebnis aus. Gegenläufig belasteten höhere Materialkosten das operative Ergebnis des Geschäftsfelds.

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** konnte mit einem EBIT von 28 (i. V. 120) Mio. € nicht an das Vorjahresergebnis anknüpfen. Die Umsatzrendite belief sich auf 1,4% (i. V. 5,4%).

Der Ergebnismrückgang ist im Wesentlichen auf geringere Komplettbusabsätze in Westeuropa und Nordamerika zurückzuführen. Ein stabiler Geschäftsverlauf in Lateinamerika sowie die positive Entwicklung in der Türkei konnten dies nicht ausgleichen. Negative Wechselkurseffekte wirkten sich zusätzlich auf das Ergebnis aus.

Das Ergebnis der ersten sechs Monate von **Daimler Financial Services** lag mit 661 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau von 290 Mio. €.

Insbesondere geringere Aufwendungen für die Risikovorsorge und bessere Zinsmargen trugen zu dieser Ergebnisverbesserung bei. Aufgrund der Naturkatastrophe in Japan hat Daimler Financial Services Wertberichtigungen in Höhe von 29 Mio. € für Forderungsausfälle gebildet. Im Vorjahreszeitraum wirkten sich Aufwendungen für die Neuausrichtung der Geschäftstätigkeit in Deutschland (78 Mio. €) und Belastungen im Zusammenhang mit der Veräußerung nicht fahrzeugbezogener Vermögenswerte (20 Mio. €) negativ auf das Ergebnis aus.

Sachverhalte, die in der **Überleitung** vom EBIT der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns enthalten sind, wirkten sich insgesamt mit einem Aufwand von 199 (i. V. Ertrag 81) Mio. € auf das EBIT aus.

Der Anteil von Daimler am Ergebnis der EADS belief sich im ersten Halbjahr 2011 auf 71 (i. V. -264) Mio. €. Der Vorjahresverlust war überwiegend auf die bei der EADS gebildeten Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Militärtransporter A400M zurückzuführen. Gegenläufig führte im Vorjahr der Verkauf der 5,3%-igen Beteiligung an Tata Motors zu einem Ertrag von 265 Mio. €.

Darüber hinaus sind Aufwendungen aus zentral verantworteten Sachverhalten in Höhe von 245 (i. V. Erträge von 37) Mio. € berücksichtigt, die unter anderem im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren stehen.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen entstand in den ersten sechs Monaten ein Aufwand von 25 (i. V. Ertrag von 43) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** lag im ersten Halbjahr bei -208 (i. V. -418) Mio. €. Die Verbesserung des Zinsergebnisses ist vor allem auf die höhere Nettoliquidität im Industriegeschäft zurückzuführen. Zudem trugen Ergebniseffekte aus derivativen Finanzinstrumenten zur Absicherung von Zinsrisiken zum verbesserten Zinsergebnis bei. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen lagen auf Vorjahresniveau.

Der im ersten Halbjahr 2011 unter **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand in Höhe von 1.520 (i. V. 952) Mio. € ist durch den höheren Vorsteuergewinn des Konzerns bedingt.

Das **Konzernergebnis** stieg in den ersten sechs Monaten 2011 auf 2.884 (i. V. 1.924) Mio. €. Das Ergebnis je Aktie betrug 2,50 (i. V. 1,84) €.

Im ersten Halbjahr 2011 beträgt der auf **Minderheitsanteile** entfallende Gewinn 218 (i. V. 9) Mio. € und steht unter anderem im Zusammenhang mit den Aktivitäten unserer chinesischen Tochtergesellschaft. Auf die **Aktionäre der Daimler AG** entfällt ein Konzernergebnis von 2.666 (i. V. 1.915) Mio. €.

Finanzlage

Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	Q1-2 2011	Q1-2 2010	11/10 Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	10.903	9.800	1.103
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	336	4.599	-4.263
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.931	-746	-1.185
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	673	-6.362	7.035
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-140	595	-735
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	9.841	7.886	1.955

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im ersten Halbjahr 2011 auf 0,3 (i. V. 4,6) Mrd. €. Die positiven Einflüsse aus dem deutlich verbesserten Konzernergebnis wurden durch das höhere Neugeschäft bei der Leasing- und Absatzfinanzierung und die Entwicklung der Vorratsbestände teilweise kompensiert. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ergaben sich weitere, den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit belastende Einflüsse infolge der Auszahlung der ergebnisabhängigen Vergütung für das Geschäftsjahr 2010 sowie aus höheren Zahlungen für Ertragsteuern (1,7 Mrd. €; i. V. 0,4 Mrd. €); die höheren Mittelabflüsse für Ertragsteuern waren unter anderem auf Nachzahlungen für frühere Jahre in Nordamerika zurückzuführen. Die Effekte aus den absatzbedingt höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden durch den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Vergleich zum Vorjahr nahezu ausgeglichen.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 1,9 (i. V. 0,7) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren, die in der Berichtsperiode zu insgesamt geringeren Erlösen (netto) führten. Darüber hinaus stiegen die Mittelabflüsse für Investitionen in Sachanlagen um 0,4 Mrd. € auf 1,8 Mrd. €. Die Vorperiode war außerdem durch Erlöse aus dem Verkauf der Anteile an Tata Motors beeinflusst (0,3 Mrd. €).

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 0,7 Mrd. €. Dabei wirkte den Mittelzuflüssen aus der Aufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten (netto) die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 (2,0 Mrd. €) entgegen. Darüber hinaus wurden Minderheitsgesellschaftern von Tochterunternehmen Dividenden in Höhe von 0,2 Mrd. € bezahlt. Im Vorjahr ergab sich insgesamt ein Mittelabfluss von 6,4 Mrd. €, der nahezu ausschließlich auf der Tilgung von Finanzierungsverbindlichkeiten (netto) beruhte.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verminderten sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,1 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 1,5 auf 11,5 Mrd. € gesenkt.

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

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

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1-2 2011	Q1-2 2010	11/10 Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.026	4.549	-1.523
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.860	-1.083	-777
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	-520	-691	171
Übrige Anpassungen	-33	-4	-29
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	613	2.771	-2.158

Der Free Cash Flow verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,2 auf 0,6 Mrd. €.

Dieser Rückgang war vor allem durch die Entwicklung der Vorräte, die Auszahlung des Jubiläumsbonus sowie die Erhöhung des Stif-
 tungskapitals der Daimler und Benz Stiftung bedingt. Weitere Ein-
 flüsse ergaben sich infolge der Auszahlung der erfolgsabhängigen
 Vergütung und aufgrund höherer Investitionen in Sachanlagen.
 Darüber hinaus war die Vorperiode durch Erlöse aus dem Verkauf
 der Anteile an Tata Motors beeinflusst. Positiv wirkten insbesondere
 die höheren Ergebnisbeiträge der Geschäftsfelder sowie geringere
 Mittelabflüsse für Zinsen. Die höheren Mittelabflüsse für an Dritte
 zu leistende Steuern wurden fast vollständig durch konzerninterne
 Zahlungseingänge, die das Industriegeschäft im Rahmen steuerlicher
 Organschaften von Gesellschaften des Finanzdienstleistungs-
 geschäfts erhielt, kompensiert.

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30.06.2011	31.12.2010	11/10 Veränderung
Zahlungsmittel	8.981	9.535	-554
Verzinsliche Wertpapiere	725	1.258	-533
Liquidität	9.706	10.793	-1.087
Finanzierungsverbindlichkeiten	1.730	1.358	372
Marktbewertung und Währungs- absicherung für Finanzierungs- verbindlichkeiten	53	-213	266
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	1.783	1.145	638
Netto-Liquidität	11.489	11.938	-449

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungs-
 mitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezoge-
 nen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungsgesicherten
 Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungs-
 geschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird
 diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts in
 Abzug gebracht. Zum 30. Juni 2011 hatte die konzerninterne
 Refinanzierung aufgrund der Verwendung von Eigenmitteln des
 Industriegeschäfts wie schon zum 31. Dezember 2010 einen höheren
 Umfang als die originär im Industriegeschäft aufgenommenen
 Finanzierungsverbindlichkeiten. Hieraus ergab sich ein positiver, die
 Netto-Liquidität erhöhender Wert für die Finanzierungsverbindlich-
 keiten des Industriegeschäfts.

Die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts belief sich zum
 30.06.2011 auf 11,5 Mrd. € (31.12.2010: 11,9 Mrd. €).

Dem positiven Free Cash Flow und der konzerninternen Dividenden-
 zahlung des Finanzdienstleistungsgeschäfts stand die Auszahlung
 der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 2,0 Mrd. €
 entgegen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing-
 und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung
 hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 insbesondere aufgrund
 des höheren Neugeschäfts bei der Leasing- und Absatzfinanzierung
 und der Zahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 um
 2,0 Mrd. € erhöht. Gegenläufig wirkten in geringerem Umfang Wech-
 selkurseffekte.

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30.06.2011	31.12.2010	11/10 Veränderung
Zahlungsmittel	9.841	10.903	-1.062
Verzinsliche Wertpapiere	1.614	2.096	-482
Liquidität	11.455	12.999	-1.544
Finanzierungsverbindlichkeiten	-54.355	-53.682	-673
Marktbewertung und Währungs- absicherung für Finanzierungs- verbindlichkeiten	53	-213	266
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-54.302	-53.895	-407
Netto-Verschuldung	-42.847	-40.896	-1.951

Vermögenslage

Verkürzte Konzernbilanz

in Millionen €	30.06.2011	31.12.2010	11/10 Veränderung in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	7.740	7.504	+3
Sachanlagen	17.681	17.593	+1
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	60.145	60.955	-1
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.142	3.960	+5
Vorräte	16.018	14.544	+10
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.397	7.192	+3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.841	10.903	-10
Verzinsliche Wertpapiere	1.614	2.096	-23
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.068	5.441	+12
Sonstige Vermögenswerte	5.499	5.642	-3
Summe Aktiva	136.145	135.830	+0
Passiva			
Eigenkapital	38.699	37.953	+2
Rückstellungen	19.519	20.637	-5
Finanzierungsverbindlichkeiten	54.355	53.682	+1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.573	7.657	+12
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.266	10.509	-21
Sonstige Schulden	6.733	5.392	+25
Summe Passiva	136.145	135.830	+0

Die **Bilanzsumme** beträgt 136,1 Mrd. € und war im Vergleich zum 31. Dezember 2010 nahezu unverändert. Währungsbereinigt hätte sich ein Anstieg von 4,2 Mrd. € ergeben. Von der Bilanzsumme entfallen 67,0 (31. Dezember 2010: 67,9) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft; dies entspricht 49% (31. Dezember 2010: 50%) aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme beträgt 42% (31. Dezember 2010: 42%). Dem Anstieg bei den Vorräten steht ein Rückgang bei den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten gegenüber. Der Anteil der kurzfristigen Schulden liegt bei 37% der Bilanzsumme (31. Dezember 2010: 39%). Der Rückgang beruht auf geringeren finanziellen Schulden und Rückstellungen, denen in geringem Umfang höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüberstehen.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** lagen mit 7,7 Mrd. € über dem Niveau vom 31. Dezember 2010. Der wechsellkursbereinigte Anstieg von 0,3 Mrd. € entfiel insbesondere auf aktivierte Entwicklungskosten.

Die **Sachanlagen** lagen leicht über dem Niveau vom 31. Dezember 2010. Die insbesondere die Segmente Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks betreffenden Investitionen in Höhe von 1,8 Mrd. € wurden durch Abschreibungen und Wechselkurseffekte in nahezu gleicher Höhe kompensiert.

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** gingen auf insgesamt 60,1 Mrd. € zurück. Wechselkursbereinigt hätte sich infolge des gestiegenen Neugeschäfts ein Anstieg von 1,5 Mrd. € ergeben. Der Anteil an der Bilanzsumme beläuft sich auf 44% (31. Dezember 2010: 45%).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 4,1 Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte unserer Beteiligungen an EADS, Tognum und Kamaz. Der Anstieg um 0,2 Mrd. € ist nahezu ausschließlich auf EADS zurückzuführen.

Die **Vorräte** stiegen um 1,5 auf 16,0 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 12%. Der Anstieg entfiel insbesondere auf die Fertigen Erzeugnisse.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** erhöhten sich bei gegenläufigen Wechselkurseffekten leicht auf 7,4 Mrd. €.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** gingen gegenüber dem 31. Dezember 2010 um 1,1 auf 9,8 Mrd. € zurück.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2010 von 2,1 auf 1,6 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet im Wesentlichen der Liquidität zugeordnete börsennotierte Schuldtitel.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** erhöhten sich von 5,4 auf 6,1 Mrd. €. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen, derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 5,5 (31. Dezember 2010: 5,6) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 um 0,7 auf 38,7 Mrd. €. Der Wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 1,4 Mrd. € resultiert im Wesentlichen aus dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 2,9 Mrd. €. Gegenläufig wirkte die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 2,0 Mrd. €.

Die **Eigenkapitalquote** lag bei 28,4% (31. Dezember 2010: 26,5%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 48,5% (31. Dezember 2010: 45,8%). Die Eigenkapitalquoten zum 31. Dezember 2010 sind um die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2010 bereinigt.

Der Anteil der **Rückstellungen** an der Bilanzsumme beträgt 14%. Sie umfassen vor allem Garantie-, Personal- und Pensionsverpflichtungen und lagen mit 19,5 Mrd. € unter dem Niveau zum 31. Dezember 2010 (20,6 Mrd. €). Der Rückgang resultiert hauptsächlich aus geringeren Rückstellungen für Personalverpflichtungen nach der Auszahlung der erfolgsabhängigen Vergütungen. Darüber hinaus reduzierten sich die Rückstellungen für Ertragsteuern.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** stiegen um 0,7 auf 54,4 Mrd. € an. Der Wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 2,0 Mrd. € entfiel auf die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und aus ABS-Transaktionen sowie auf die Geldmarktpapiere. Gegenläufig verminderten sich die Anleihen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich unter anderem aufgrund der höheren Produktion um 0,9 auf 8,6 Mrd. € erhöht.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen auf 8,3 (31. Dezember 2010: 10,5) Mrd. € zurück. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien und aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung, die derivativen Finanzinstrumente sowie die Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Rückgang entfiel insbesondere auf die derivativen Finanzinstrumente infolge der veränderten Wechselkurse.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 6,7 (31. Dezember 2010: 5,4) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg betraf im Wesentlichen die latenten Steuern.

Mitarbeiter

Zum Ende des zweiten Quartals 2011 waren bei Daimler weltweit 266.114 (i. V. 257.658) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 166.840 (i. V. 163.507) in Deutschland tätig; 19.827 (i. V. 17.972) waren es in den USA, 13.876 (i. V. 13.624) in Brasilien und 11.635 (i. V. 13.014) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren zum 30. Juni 2011 1.799 (i. V. 1.456) Beschäftigte tätig.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat am 13. April 2011 Frau Petraea Heynike als Nachfolgerin für das ausscheidende Mitglied Dr. Manfred Schneider in den Aufsichtsrat gewählt. Frau Heynike war bis Ende April 2011 Executive Vice President und Mitglied des Executive Boards der Nestlé S.A. Sie ist bis zum Ende der Hauptversammlung 2016 als Mitglied des Kontrollgremiums der Daimler AG gewählt.

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat außerdem die Amtszeit der Herren Dr. Manfred Bischoff und Lynton R. Wilson als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat verlängert. Die Amtszeit von Dr. Bischoff wurde bis zum Ende der Hauptversammlung 2016 verlängert, die Amtszeit von Herrn Wilson bis zum Ende der Hauptversammlung 2013. Im Anschluss an die Hauptversammlung hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Manfred Bischoff wiederum zum Aufsichtsratsvorsitzenden der Daimler AG gewählt.

Daimler und Rolls-Royce sichern sich starke Mehrheit an Tognum

Die Daimler AG und Rolls-Royce Holdings plc haben über das gemeinsame Joint Venture Engine Holding GmbH ein öffentliches Übernahmeangebot für die Tognum AG abgegeben. Mit Ablauf der Annahmefrist haben sich die beiden Partner insgesamt 94,2% der Tognum-Aktien gesichert. Die hohe Annahmquote versetzt beide Unternehmen in eine hervorragende Position, um die gemeinsamen Geschäftsziele nach dem Vollzug des Übernahmeangebots umzusetzen.

Vorstand und Aufsichtsrat der Tognum AG unterstützten die Offerte vollumfänglich und haben ihre Aktien in das Übernahmeangebot eingebracht. Daimler und Rolls-Royce beabsichtigen, die bestehenden Produktionsstandorte beizubehalten und sind überzeugt, dass die Wachstumsstrategie Arbeitsplätze sichern sowie neue Chancen schaffen wird.

Die Abwicklung der Offerte wird erfolgen, wenn alle relevanten regulatorischen Freigaben vorliegen. Dies wird derzeit für das dritte Quartal 2011 erwartet.

Rahmenvertrag mit Joint-Venture-Partner BAIC über Investitionen von umgerechnet rund 2 Mrd. € unterzeichnet

Die Daimler AG und ihr chinesischer Partner Beijing Automotive Industry Corporation (BAIC) haben am 28. Juni 2011 im Beisein von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und des chinesischen Premierministers Wen Jiabao einen strategischen Rahmenvertrag unterzeichnet, mit dem die beiden Partner ihre Zusammenarbeit in China weiter vertiefen. Im gemeinsamen Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) werden umgerechnet insgesamt rund 2 Mrd. € investiert.

Die Vereinbarung umfasst die folgenden Projekte:

Die lokale Fertigung für den chinesischen Markt wird ab 2011 um den kompakten Geländewagen GLK sowie ab 2013 schrittweise um drei Baureihen der neuen Generation von Mercedes-Benz Kompaktwagen erweitert. Die bestehenden Fertigungskapazitäten für die C-Klasse und die E-Klasse Langversion werden von derzeit jährlich rund 80.000 Fahrzeugen entsprechend der Marktnachfrage weiter ausgebaut. In einem neuen Motorenwerk wird im Jahr 2013 die Produktion von Vierzylinder-Ottomotoren aufgenommen, die in lokal gefertigten Mercedes-Benz Pkw und Vans eingesetzt werden. Die geplante technische Kapazität dieses Motorenwerks wird auf jährlich 250.000 Einheiten erweitert, wobei sie zunächst in einer Größenordnung von jährlich bis zu 100.000 Einheiten genutzt wird. Weitere Stückzahlen können entsprechend dem weiteren Absatzwachstum dargestellt werden. Ein neu zu errichtendes Forschungs- und Entwicklungszentrum in China wird sich hauptsächlich Fahrzeugtests und -anpassungen sowie F&E-Tätigkeiten mit Lieferanten widmen.

Risikobericht

Die Geschäftsfelder von Daimler sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Im Hinblick auf die bestehenden Chancen und Risiken verweisen wir auf die im Geschäftsbericht zum 31. Dezember 2010 auf den Seiten 104 bis 113 und auf den Seiten 117 bis 118 getroffenen Aussagen sowie die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Lageberichts.

Im bisherigen Jahresverlauf haben sich einzelne Risiken erhöht. So sind vor allem für die US-amerikanische Konjunktur nach dem unerwartet schwachen ersten Halbjahr die Risiken für die weitere Entwicklung gestiegen. Bei den Rohölpreisen gab es zwar zuletzt eine leichte Entspannung, die hohe Volatilität im ersten Halbjahr zeigte aber, welchen Einfluss auch kleinste Marktstörungen haben können. In Japan liegen die primären Risiken nun darin, dass die Wiederaufbaumaßnahmen nach der Dreifachkatastrophe nicht schnell genug voran kommen. Hierdurch könnte es zu Konsequenzen für die internationalen Lieferketten und somit auch für die Produktionsaussichten unserer Nutzfahrzeug-Tochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation kommen. Die Verschärfung der europäischen Staatsschuldenkrise birgt das Risiko, dass nicht nur die wirtschaftlich kleineren Peripherieländer massiv beeinträchtigt, sondern auch größere europäische Volkswirtschaften angesteckt werden. Ein nachhaltiges Übergreifen auf andere Länder wäre mit erheblichen ökonomischen Konsequenzen für den gesamten Euroraum verbunden. In den größeren Schwellenländern wie beispielsweise in China wiederum muss die Gratwanderung zwischen gewollter konjunktureller Abkühlung und einem zu harten geld- und fiskalpolitischen Gegensteuern bewältigt werden.

Ausblick

Zu Beginn des zweiten Halbjahres 2011 scheint der Aufschwung der Weltwirtschaft zwar noch intakt, aber die weiteren Aussichten haben sich erkennbar eingetrübt. Es gibt mehrere kritische Faktoren, von denen die wirtschaftliche Entwicklung im weiteren Jahresverlauf abhängt. So wird sich in den USA wohl erst in den nächsten Wochen und Monaten zeigen, ob die eher enttäuschende Entwicklung des ersten Halbjahres nur eine temporäre Schwächephase war. Eigentlich sollten die gute Ertragslage der Unternehmen, das Auslaufen der Lieferengpässe nach der Naturkatastrophe in Japan sowie die hoffentlich etwas günstigeren Rohölpreise für genügend Impulse sorgen, um die US-Wirtschaft wieder zu stimulieren. Dies würde dann zumindest ein moderates Wachstum ermöglichen. Eine schwerwiegende Belastung für die US-Konjunktur ergäbe sich aber, wenn es zu keiner raschen politischen Einigung über die Anhebung der öffentlichen Schuldengrenze käme. Dies würde erhebliche Irritationen auf den Kapitalmärkten auslösen und über höhere Kurs-Volatilitäten dann auch global zu spüren sein. In Japan ruhen die Hoffnungen darauf, dass die Wiederaufbaumaßnahmen intensiviert werden und es dabei vor allem nicht zu größeren Stromengpässen kommt. Betrachtet man den derzeitigen politischen Entscheidungsprozess in der Europäischen Währungsunion, so wird die Bewältigung der Staatsschuldenkrise und insbesondere die Vermeidung von Ansteckungseffekten noch auf absehbare Zeit ein beherrschendes Thema bleiben. So notwendig aus mittel- bis langfristiger Sicht die damit einhergehenden, teilweise massiven Sparmaßnahmen auch sind, dämpfen sie jedoch die kurzfristigen Wachstumsperspektiven. In den größeren Schwellenländern wie beispielsweise in China muss die Gratwanderung zwischen gewollter konjunktureller Abkühlung („soft landing“) und einem zu harten geld- und fiskalpolitischen Gegensteuern bewältigt werden. Insgesamt wird auch die Entwicklung der Rohstoffpreise entscheidend sein. Hier sieht es zur Jahresmitte gerade bei den Rohölpreisen wieder etwas günstiger aus. Allerdings hat die hohe Volatilität im ersten Halbjahr mit Werten zwischen 93 und 127 US-\$ pro Barrel gezeigt, welchen Einfluss auch kleinste Marktstörungen haben können. Insgesamt gehen wir wie die meisten Analysten davon aus, dass sich die konjunkturelle Erholung der Weltwirtschaft bis zum Jahresende fortsetzt, wenngleich mit eher gemäßigttem Tempo. Die erreichbaren Wachstumsraten für das weltweite Bruttoinlandsprodukt liegen daher inzwischen nur noch in einem Korridor zwischen 3 und 3,5% (i. V. 4,3%).

Das Wachstum der weltweiten Automobilmärkte wird sich in diesem Jahr fortsetzen, wenn auch mit merklich geringerer Dynamik als im Jahr 2010. Die globale Pkw-Nachfrage dürfte aus heutiger Sicht zwischen 5 und 7% zulegen. Der US-amerikanische Markt wird seine Erholung fortsetzen und voraussichtlich erneut in der Größenordnung von 10% wachsen. In Westeuropa ist hingegen eine Stagnation der Nachfrage zu erwarten, wobei sich die Einzelmärkte weiterhin deutlich unterschiedlich entwickeln werden. In Deutschland ist mit einem spürbaren Marktzuwachs zu rechnen, in den übrigen westeuropäischen Kernmärkten ist hingegen von einer teils deutlich rückläufigen Nachfrageentwicklung auszugehen. Der japanische Markt dürfte sich zwar im weiteren Jahresverlauf zunehmend stabilisieren, für das Gesamtjahr wird jedoch ein erheblicher Nachfragerückgang erwartet. Die Pkw-Märkte in den großen Schwellenländern China, Indien, Brasilien und Russland werden voraussichtlich weiter wachsen. In China und Indien dürfte die Wachstumsdynamik dabei aber merklich geringer ausfallen als im Vorjahr. Dagegen wird der russische Markt dank staatlicher Anreize deutlich zweistellig wachsen, während die Nachfrage in Brasilien etwas langsamer steigen dürfte als im Jahr 2010.

Der weltweite Markt für mittelschwere und schwere Lkw wird aufgrund der erwarteten Marktabschwächung in China in diesem Jahr vermutlich nur moderat wachsen. Die Daimler-Kernmärkte in der Triade hingegen werden sich mit Ausnahme von Japan kräftig erholen. In der Region NAFTA ist mit einem Nachfragezuwachs zwischen 30 und 35% zu rechnen, für den europäischen Markt ist von einem Wachstum in der Größenordnung von 35 bis 40% auszugehen. Trotz der erwarteten Stabilisierung im weiteren Jahresverlauf dürfte der japanische Lkw-Markt im Gesamtjahr um bis zu 10% unter dem Niveau des Jahres 2010 liegen. Die Lkw-Märkte der großen Schwellenländer werden sich in diesem Jahr uneinheitlich entwickeln. Die Verkäufe in Brasilien dürften im laufenden Jahr nach der erneuten Verlängerung steuerlicher Kaufanreize und aufgrund von erwarteten vorgezogenen Käufen im Zusammenhang mit der Einführung der Abgasnorm Euro V zum Jahresende 2011 nochmals um 15 bis 20% zulegen. Die dynamische Erholung des russischen Marktes sollte sich mit einem deutlich zweistelligen Nachfragezuwachs fortsetzen. In Indien hingegen wird das Wachstum voraussichtlich deutlich moderater ausfallen, und im weltgrößten Markt China ist nach dem Ende des staatlichen Anreizprogramms mit einem Rückgang der Lkw-Nachfrage zu rechnen.

Für die Transporter-Märkte erwarten wir in den nächsten Quartalen eine Fortsetzung der Erholung. Wir gehen davon aus, dass sich die positive Marktentwicklung in allen für uns relevanten Regionen fortsetzen wird. Sowohl in Europa, wo wir im Vergleich zum Jahr 2010 mit einem Marktzuwachs von 10% rechnen, als auch in den USA, wo die Transporternachfrage zweistellig zulegen dürfte.

Bei den Omnibussen rechnen wir in Europa mit einem stabilen Marktvolumen auf niedrigem Niveau. Die schwache Nachfrage nach Stadtbussen macht sich hier dämpfend bemerkbar. In Lateinamerika gehen wir weiter von einer leicht wachsenden Nachfrage aus.

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2011 insgesamt deutlich steigen wird (i. V. 1,9 Mio. Fahrzeuge). Dabei erwarten wir, dass der Absatz in den weiteren Quartalen des laufenden Jahres in allen Geschäftsfeldern jeweils über dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Mercedes-Benz Cars geht für das Jahr 2011 angesichts der insgesamt weiterhin günstigen Marktperspektiven sowie zahlreicher Modellwechsel und Produktneuheiten von einer fortgesetzten Steigerung des Absatzes der Marke Mercedes-Benz auf ein neues Rekordniveau aus. Dank unseres aktuellen und wettbewerbsfähigen Modellangebots werden wir im Jahr 2011 von der hohen Nachfrage nach unseren zahlreichen neuen Modellen im Segment der C-Klasse sowie vom anhaltenden Markterfolg der S-Klasse profitieren.

Für zusätzliche Absatzimpulse sorgen seit Ende März 2011 die neue Generation der Limousine und des T-Modells der C-Klasse sowie der neue Roadster SLK. Seit Juni wird auch das Coupé der C-Klasse ausgeliefert. Ab September folgt die Neuauflage der M-Klasse sowie im vierten Quartal die Roadster-Variante des Mercedes-Benz SLS AMG.

Im November wird die neue B-Klasse an den Start gehen – das erste Modell von insgesamt vier neuen Fahrzeugen im Kompaktwagensegment. Auf der Motoreseite führen wir unsere besonders effizienten Vier-, Sechs- und Achtzylindermotoren sowie die Eco-Start-Stopp-Technologie in weiteren Modellen ein. Damit verfügen wir über ein breites Angebot an Fahrzeugen, die mit hoher Leistung und herausragenden Fahreigenschaften bei niedrigem Verbrauch insbesondere unsere Flottenkunden überzeugen. Auf dieser Basis werden wir besonders sparsame und umweltschonende Modellvarianten auf die Straße bringen und damit den CO₂-Ausstoß unserer Flotte weiter senken. So ist in der neuen Generation der C-Klasse beispielsweise der C 220 CDI mit einem Verbrauch von nur 4,4 l/100 km bzw. 117 g CO₂/km erhältlich.

Für die Marke smart erwarten wir aufgrund der vollen Verfügbarkeit der neuen Generation des smart fortwo ein Absatzniveau in der Größenordnung des Jahres 2010.

Daimler Trucks wird im Vergleich zum Vorjahr ein kräftiges Absatzwachstum verzeichnen. Aufgrund der wirtschaftlichen Dynamik rechnen wir in unseren Kernmärkten überwiegend mit erfreulichen Steigerungsraten. So profitieren wir in Westeuropa von dem rapiden Marktwachstum und werden hierbei weiterhin die führende Position im schweren und mittelschweren Segment einnehmen. Auch im dynamisch wachsenden Lkw-Markt in der NAFTA-Region sind wir Marktführer in den Klassen 6-8.

Nachwirkungen des Erdbebens sind derzeit im Absatz in Japan erkennbar, dem stehen jedoch hohe Auftrageingänge bei Trucks Asia entgegen. Hier gehen wir in der zweiten Jahreshälfte von einer Marktstabilisierung aus. In weiteren Teilen Asiens, insbesondere in China, und in anderen wachstumsstarken Schwellenländern werden wir unsere Position weiter ausbauen.

Unterstützt wird unsere Prognose durch die aktuellen Auftrags-eingänge: Im ersten Halbjahr 2011 haben wir Bestellungen von 240.200 Einheiten erhalten. Dies ist das höchste Volumen seit dem Rekordjahr 2006 und 42% mehr als im Vorjahr. Der Absatz im zweiten Halbjahr wird deshalb insgesamt stärker erwartet als im ersten Halbjahr.

Mercedes-Benz Vans erwartet für das Jahr 2011 auf Grund der anhaltenden Markterholung eine Absatzsteigerung in den wichtigsten Märkten. In Westeuropa werden wir unsere führende Marktposition bei den mittelgroßen und großen Transportern behaupten und am Marktwachstum teilnehmen. Darüber hinaus erwarten wir besonders in den USA und China eine deutliche Steigerung des Absatzes. Die Erhöhung der Produktionskapazitäten in Argentinien sowie die Einführung des Sprinter in China werden unser Wachstum zusätzlich beleben.

Daimler Buses geht davon aus, im Jahr 2011 den Absatz von 40.000 Komplettbussen und Fahrgestellen übertreffen zu können. Dies liegt jedoch ausschließlich an der positiven Entwicklung des Fahrgestellgeschäfts in Lateinamerika. Für das Komplettbusgeschäft in Westeuropa und Nordamerika gehen wir weiter von einer schwachen Entwicklung aus.

Daimler Financial Services erwartet für den weiteren Jahresverlauf 2011 einen Anstieg des weltweiten Vertragsvolumens und des Neugeschäfts. Wir gehen außerdem davon aus, dass die Kreditrisikokosten weiterhin unter dem Niveau des Vorjahres bleiben. Dagegen rechnen wir bei den Zinsen mit einem Anstieg im Jahresverlauf.

Für den **Daimler-Konzern** erwarten wir für das Jahr 2011 einen weiteren **Umsatzanstieg** auf deutlich mehr als 100 Mrd. €. Das Wachstum wird voraussichtlich von allen automobilen Geschäftsfeldern getragen.

Angesichts der über unseren ursprünglichen Einschätzungen liegenden Halbjahresergebnisse und der aktuell hohen Marktnachfrage rechnen wir für den **Daimler-Konzern** im Jahr 2011 mit einem EBIT aus dem laufenden Geschäft, das sehr deutlich über dem Niveau des Jahres 2010 und über unseren bisherigen Erwartungen liegt. Die Entwicklung in den ersten beiden Quartalen hat gezeigt, dass wir uns weiter auf einem guten Weg befinden, die angestrebten Zielrenditen ab dem Jahr 2013 nachhaltig zu erreichen.

Aufgrund der guten Nachfrage gehen wir davon aus, dass die weltweite **Zahl der Beschäftigten** im Vergleich zum Jahresende 2010 steigen wird.

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung zukünftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine 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 Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, insbesondere EADS, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemission, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht von Daimler unter der Überschrift »Risikobericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Mercedes-Benz Cars

Absatz erreicht mit 357.600 Einheiten neues Rekordniveau
Neue Modelle im C-Klasse Segment erfolgreich eingeführt
Limousinen der C- und S-Klasse erneut Marktführer
Mit 1.566 (i. V. 1.376) Mio. € höchster EBIT aller Zeiten

€-Werte in Millionen	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
EBIT	1.566	1.376	+14
Umsatz	14.647	14.018	+4
Absatz	357.636	342.461	+4
Produktion	349.242	326.020	+7
Beschäftigte (30.06.)	97.428	94.922	+3

Absatz, Umsatz und EBIT auf Rekordniveau

Mercedes-Benz Cars hat seine positive Geschäftsentwicklung fortgesetzt und den Absatz im zweiten Quartal mit 357.600 (i. V. 342.500) Einheiten auf ein neues Rekordniveau gesteigert. Auch die Marke Mercedes-Benz verbuchte mit 327.800 (i. V. 314.400) Fahrzeugen einen neuen Absatzrekord. Der Umsatz nahm um 4% auf 14,6 Mrd. € zu. Das EBIT stieg auf 1.566 (i. V. 1.376) Mio. €.

Neue Generation der C-Klasse mit erfolgreichem Marktstart

Mit der Markteinführung zahlreicher Modellneuheiten der C-Klasse haben wir den Absatz in diesem Segment um 30% auf 110.700 (i. V. 85.300) Einheiten gesteigert. Die C-Klasse Limousine bestätigte unmittelbar nach dem Modellwechsel ihre Position als Marktführer. Auch die S-Klasse Limousine war mit einem Zuwachs von 4% weiterhin die meistverkaufte Luxuslimousine im Wettbewerbsvergleich. Insgesamt erreichten die Auslieferungen im S-Klasse Segment mit 20.700 Einheiten annähernd das hohe Niveau des Vorjahresquartals (i. V. 21.500). Auch im SUV-Segment konnten wir mit einem Zuwachs von 34% deutlich auf 65.500 (i. V. 48.800) Fahrzeuge zulegen.

In Westeuropa lag der Absatz der Marke Mercedes-Benz mit 153.200 Einheiten annähernd auf Vorjahresniveau (i. V. 153.900). Die Verkäufe auf dem deutschen Markt stiegen auf 73.700 (i. V. 73.200) Modelle. In den USA konnten wir den Absatz erneut um 6% auf 53.900 (i. V. 51.000) Fahrzeuge steigern. Basierend auf einem bereits sehr hohen Vorjahresniveau stieg der Absatz in China um 4% auf 49.300 (i. V. 47.500) Einheiten und erreichte damit ein neues Rekordniveau.

Absatz	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
Gesamt	357.636	342.461	+4
Westeuropa	176.235	177.867	-1
Deutschland	82.826	81.956	+1
USA	54.193	51.318	+6
China	52.498	48.511	+8
Übrige Märkte	74.710	64.765	+15

Concept A-CLASS: Der Pulsschlag einer neuen Generation

Mercedes-Benz präsentierte im April auf der Auto Shanghai und auf der New York International Auto Show das Showcar Concept A-CLASS, das einen ersten Ausblick auf die völlig neu entwickelte Mercedes-Benz Kompaktwagen-Generation gibt. Das expressive Design überzeugt durch seine konzentrierte Dynamik. Zu den technischen Highlights zählen ein neuer Vierzylinder-Turbobenziner, ein Doppelkupplungsgetriebe sowie eine radargestützte Kollisionswarnung mit adaptivem Bremsassistenten.

Im Juni feierte auch die dritte Generation der M-Klasse ihre Weltpremiere. Die neue M-Klasse überzeugt vor allem durch ihre niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerte. Die gesamte Modellpalette konsumiert im Vergleich zum Vorgänger durchschnittlich 25% weniger Kraftstoff.

Zahlreiche Auszeichnungen für Mercedes-Benz

Mercedes-Benz hat mit dem neuen SLK zum dritten Mal in Folge den AUTO BILD Design Award gewonnen. In der ADAC AutomarXX Studie hat Mercedes-Benz seinen Spitzenplatz erneut verteidigt und ist damit die stärkste Automarke in Deutschland. Darüber hinaus hat Mercedes-Benz die zufriedensten Händler in Deutschland – zu diesem Ergebnis kommt der kürzlich in Frankfurt am Main verliehene »SchwackeMarkenMonitor« 2011.

Produktionssteigerungen und weitere Neuanläufe

Dank der anhaltend positiven Nachfrage haben wir uns auch im zweiten Quartal weitere Produktionssteigerungen in den Mercedes-Benz Pkw-Werken vorgenommen. Der Ausbau des weltweiten Pkw-Produktionsnetzwerks kommt planmäßig voran. Außerdem haben wir die Produktion des C-Klasse Coupés in Bremen gestartet.

Q1-2

€-Werte in Millionen	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
EBIT	2.854	2.182	+31
Umsatz	28.507	25.613	+11
Absatz	668.353	619.578	+8
Produktion	690.950	633.846	+9
Beschäftigte (30.06.)	97.428	94.922	+3

Absatz	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
Gesamt	668.353	619.578	+8
Westeuropa	316.149	312.936	+1
Deutschland	138.575	135.751	+2
USA	112.803	107.463	+5
China	101.359	75.366	+34
Übrige Märkte	138.042	123.813	+11

Absatz mit 91.500 Einheiten um 9% über Vorjahr
Der neue Actros für den Fernverkehr ist am Start
Gute Auftragslage führt zu erneutem Beschäftigungsanstieg
EBIT von 474 Mio. € übertrifft Vorjahr (300 Mio. €) deutlich

€-Werte in Millionen	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
EBIT	474	300	+58
Umsatz	6.648	5.853	+14
Absatz	91.458	83.797	+9
Produktion	92.297	84.409	+9
Beschäftigte (30.06.)	75.845	70.647	+7

Absatz, Umsatz und EBIT deutlich über Vorjahr

Der Absatz von Daimler Trucks ist um 9% auf 91.500 Fahrzeuge gestiegen. Damit wurde eine Umsatzsteigerung um 14% auf 6,6 Mrd. € erzielt. Das EBIT lag mit 474 Mio. € sogar um 58% über dem Vorjahreswert.

Weiteres Absatzwachstum bei Daimler Trucks

Trucks Europa/Lateinamerika setzte fast ein Drittel (+31%) mehr Fahrzeuge ab als im Vorjahresquartal. Im wichtigen westeuropäischen Markt lag der Anstieg bei 44%, womit Mercedes-Benz Trucks weiterhin die Position des Marktführers einnimmt. Im wachstumsstarken türkischen Markt konnten wir unsere Fahrzeugverkäufe erheblich steigern (+81%) und sind mit einem Marktanteil von einem Drittel deutlicher Marktführer. Die Fahrzeugabsätze in Lateinamerika bewegten sich weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Im chinesischen Premiumsegment konnten wir die Fahrzeugverkäufe auf 1.900 Einheiten signifikant steigern. Damit sind wir deutlicher Marktführer unter den europäischen Lkw-Importeuren.

Bei einem Absatzwachstum von 53% in der NAFTA-Region hat **Trucks NAFTA** seine Marktführerschaft im zweiten Quartal in den Klassen 6-8 mit einem Anteil von 31,9% (i. V. 31,0%) ausgebaut. Der Marktanteil in den USA belief sich im gleichen Segment sogar auf 33,5%. Grund hierfür ist insbesondere die hervorragende Wettbewerbsposition unserer schweren EPA 10-fähigen Motoren.

Der deutliche Absatzzrückgang bei **Trucks Asia** (-32%) resultiert aus den Produktionseinschränkungen in den japanischen Werken im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe im März. Mittlerweile wird dort fast wieder im Normalbetrieb produziert.

Absatz	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
Gesamt	91.458	83.797	+9
Westeuropa	15.705	11.686	+34
Deutschland	8.152	6.320	+29
USA	23.302	15.545	+50
Lateinamerika (ohne Mexiko)	13.495	14.208	-5
Asien	22.840	29.310	-22
Übrige Märkte	16.116	13.048	+24

Der neue Actros für den Fernverkehr ist am Start

Komplett neu entwickelt, ist der neue Actros bereits heute konsequent an den zukünftigen Euro VI-Vorschriften ausgerichtet und verfügt vor allem durch seine Verbrauchseffizienz über eine herausragende Wirtschaftlichkeit. Dem Fahrer bietet der neue Actros eine sichere und souveräne Fahrdynamik sowie einen einzigartigen Komfort.

Trucks NAFTA stellt neues automatisiertes Schaltgetriebe vor

Mit dem neuen Freightliner AMT3 bietet Trucks NAFTA ein haus-eigenes automatisiertes Schaltgetriebe für die Business Class-Modellreihe an. Das AMT3 kombiniert die Effizienz eines manuellen Getriebes mit den Vorteilen einer elektronisch gesteuerten Schaltautomatisierung. Mittels innovativer Schaltlogik wird die Zugkraftunterbrechung während des Schaltvorgangs minimiert und der Kraftstoffverbrauch signifikant reduziert.

Fuso erfolgreich in internationalen Märkten

Rund ein Jahr nach Beginn der Lkw-Montage im russischen Werk Chelny wurde dort der 1.000ste Fuso Lkw produziert. Zeitgleich fand in Australien und in der Mongolei die Markteinführung des neuen Canter statt, der bis Ende 2012 in mehr als 40 neuen Märkten verfügbar sein soll.

Gute Auftragslage führt zu Beschäftigungsanstieg

Zusätzlich zu den bereits im ersten Quartal angekündigten Neueinstellungen hat Daimler Trucks die Zahl der Beschäftigten an den Standorten in Nord- und Lateinamerika sowie in Deutschland nochmals um mehr als 2.500 Mitarbeiter erhöht und reagiert damit auf die positive Auftragslage.

Q1-2

€-Werte in Millionen	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
EBIT	889	430	+107
Umsatz	12.890	10.726	+20
Absatz	180.718	154.354	+17
Produktion	186.024	158.177	+18
Beschäftigte (30.06.)	75.845	70.647	+7

Absatz	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
Gesamt	180.718	154.354	+17
Westeuropa	27.241	21.152	+29
Deutschland	13.342	11.049	+21
USA	42.566	30.634	+39
Lateinamerika (ohne Mexiko)	27.308	27.222	+0
Asien	53.304	51.397	+4
Übrige Märkte	30.299	23.949	+27

Mercedes-Benz Vans

Absatz mit 68.000 Einheiten deutlich über Vorjahresniveau (59.400)

Neue Generation des Vito und Viano auch in China verfügbar

Produktpalette des Mercedes-Benz Vito erweitert

EBIT von 206 (i. V. 127) Mio. €

€-Werte in Millionen	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
EBIT	206	127	+62
Umsatz	2.243	1.977	+13
Absatz	67.989	59.393	+14
Produktion	69.169	61.261	+13
Beschäftigte (30.06.)	14.700	15.003	-2

Absatz, Umsatz und EBIT gesteigert

Der Absatz von Mercedes-Benz Vans ist im zweiten Quartal 2011 um 14% auf 68.000 (i. V. 59.400) Transporter gestiegen. Der Umsatz lag mit 2,2 Mrd. € ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau (2,0 Mrd. €). Das EBIT erreichte 206 (i. V. 127) Mio. €.

Mercedes-Benz Vans weiterhin mit Absatzzuwachs

Mercedes-Benz Vans profitierte von der anhaltend positiven Marktentwicklung bei mittelgroßen und großen Transportern. In Westeuropa, dem wichtigsten Absatzmarkt, wurde ein Zuwachs um 10% auf 45.800 Fahrzeuge erzielt. Sehr positiv entwickelte sich unser Transportergeschäft in Deutschland; hier steigerten wir unsere Verkäufe um 22% auf 19.600 Einheiten. In Osteuropa erhöhte sich die Nachfrage nach Transportern gegenüber dem Vorjahresquartal deutlich. Dank dieser Entwicklung stieg der Absatz in dieser Region auf 5.700 Einheiten – ein Plus von 43% gegenüber dem Vorjahr.

Erfreuliche Absatzzuwächse erzielte Mercedes-Benz Vans in der NAFTA-Region: Im zweiten Quartal 2011 konnten 6.100 Einheiten (+77%) abgesetzt werden. In China setzte sich die positive Nachfrageentwicklung mit einem Absatzanstieg auf 3.900 (i. V. 3.400) Einheiten fort. Der Absatz in Lateinamerika (ohne Mexiko) lag mit 3.100 Einheiten leicht unter Vorjahresniveau.

Die neuen Fahrzeuggenerationen des Vito und Viano kommen hervorragend bei unseren Kunden an. Diese Modelle hatten im zweiten Quartal 2011 eine Absatzsteigerung um 23% auf 26.700 Einheiten zu verzeichnen. Der weltweite Absatz des Sprinter erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 9% auf 40.500 Einheiten. Zudem konnte Mercedes-Benz Vans seine Marktführerschaft bei den mittelgroßen und großen Transportern in der Europäischen Union behaupten.

Absatz	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
Gesamt	67.989	59.393	+14
Westeuropa	45.791	41.450	+10
Deutschland	19.574	16.005	+22
Osteuropa	5.706	4.002	+43
USA	4.755	2.736	+74
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.112	3.196	-3
China	3.944	3.359	+17
Übrige Märkte	4.681	4.650	+1

Neue Generation Mercedes-Benz Vito und Viano jetzt in China

Nach der erfolgreichen Markteinführung in Europa im vergangenen Jahr fährt die neue Generation von Vito und Viano seit April 2011 auch in China. Die Fahrzeuge stammen aus der lokalen Produktion im Werk in Fuzhou. Insgesamt wurden im zweiten Quartal 3.400 Einheiten des Vito und Viano in China abgesetzt.

Mercedes-Benz Vito E-CELL für Hamburg und Paris

Im April 2011 haben Mercedes-Benz Vans und die führende europäische Autovermietung Europcar ein Memorandum of Understanding unterzeichnet. Im Laufe dieses Jahres wird Mercedes-Benz Vans zur Kundenerprobung in Hamburg und Paris eine zweistellige Anzahl Vito E-CELL, unseren elektromotorisch angetriebenen Transporter, aus der Serienproduktion an Europcar liefern.

Mercedes-Benz Vito mit zwei neuen Modellen

Die Produktpalette des Mercedes-Benz Vito haben wir mit dem Vito Crew und dem Vito Shuttle um zwei neue Modelle erweitert. Mit dem Vito Crew bieten wir Kunden aus Handwerk und Dienstleistung eine robust ausgestattete Variante für den Transport von Gepäck und Material. Damit passt der Vito Crew ins Baugewerbe, zu Reinigungsunternehmen oder Montagebetrieben. Der Vito Shuttle zielt auf Kunden aus der professionellen Personenbeförderung, die das Fahrzeug als Hotelzubringer, Flughafenshuttle oder Großraumtaxi einsetzen. Der Vito Shuttle kombiniert eine umfangreiche Komfort-Ausstattung mit großzügigen Platzverhältnissen.

Q1-2

€-Werte in Millionen	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
EBIT	379	191	+98
Umsatz	4.220	3.674	+15
Absatz	122.007	106.048	+15
Produktion	133.441	111.081	+20
Beschäftigte (30.06.)	14.700	15.003	-2

Absatz	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
Gesamt	122.007	106.048	+15
Westeuropa	83.323	76.205	+9
Deutschland	34.209	28.724	+19
Osteuropa	10.378	6.723	+54
USA	7.816	5.152	+52
Lateinamerika (ohne Mexiko)	5.786	5.941	-3
China	5.984	3.620	+65
Übrige Märkte	8.720	8.407	+4

Absatz mit 10.600 Bussen und Fahrgestellen leicht unter Vorjahr
Neuer Mercedes-Benz Citaro Stadtbus feiert Premiere
UITP-Charta für nachhaltige Entwicklung unterzeichnet
EBIT von 61 (i. V. 79) Mio. €

€-Werte in Millionen	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
EBIT	61	79	-23
Umsatz	1.166	1.205	-3
Absatz	10.561	10.830	-2
Produktion	10.631	10.757	-1
Beschäftigte (30.06.)	16.905	16.754	+1

Absatz, Umsatz und EBIT leicht unter Vorjahr

Im zweiten Quartal 2011 setzte Daimler Buses weltweit 10.600 (i. V. 10.800) Busse und Fahrgestelle ab. Der Umsatz lag mit 1,17 Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (1,21 Mrd. €). Das EBIT betrug 61 (i. V. 79) Mio. €.

Absatzentwicklung in Lateinamerika weiterhin positiv

Der Absatz von Daimler Buses ging im zweiten Quartal 2011 leicht auf 10.600 (i. V. 10.800) Einheiten zurück. In Westeuropa wurden mit 1.300 Einheiten deutlich weniger Busse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt als im Vorjahresquartal (i. V. 1.700). Während sich im Überland- und Reisebusgeschäft leichte Erholungstendenzen abzeichneten, konnte das Stadtbusgeschäft das Niveau des Vorjahresquartals nicht erreichen.

Erfreulich entwickelte sich der Absatz aufgrund der positiven Marktentwicklung in der Türkei.

In der NAFTA-Region ging der Absatz um 9% auf 1.000 Einheiten zurück. Während sich der mexikanische Markt stabil entwickelte, waren die Absätze in der Region USA/Kanada aufgrund der schwächeren Nachfrage nach Komplettbussen stark rückläufig.

In Lateinamerika (ohne Mexiko) steigerte Daimler Buses den Absatz um 2% auf 6.900 Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz. Dabei konnten wir in Brasilien, dem größten Absatzmarkt der Region, das hohe Niveau des Vorjahres um 4% übertreffen.

Absatz	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
Gesamt	10.561	10.830	-2
Westeuropa	1.348	1.724	-22
Deutschland	472	481	-2
NAFTA	1.030	1.133	-9
Lateinamerika (ohne Mexiko)	6.943	6.779	+2
Asien	292	313	-7
Übrige Märkte	948	881	+8

Der neue Mercedes-Benz Citaro feiert Premiere

Über 31.000 verkaufte Fahrzeuge in 13 Produktionsjahren machen den Mercedes-Benz Citaro zum erfolgreichsten Stadtbus aller Zeiten. Im Mai stellten wir den komplett neu entwickelten Premium-Stadtbus über 150 europäischen Journalisten und Kunden aus aller Welt vor. Mit seinen niedrigen Verbrauchswerten setzt der neue Mercedes-Benz Citaro erneut Maßstäbe bei Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit, Komfort, Sicherheit und Design. Erstmals ist für den Stadtlinienbus das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP verfügbar. Einmalig sind auch ein Front-Aufprallschutz sowie die nochmals steifere Gerippestruktur. Beim Thema Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit setzt der neue Mercedes-Benz Citaro auf bewährte Technologie: Von seinem Vorgänger übernimmt er die sparsamen und umweltschonenden Motoren mit BlueTec-Dieselschichttechnologie in den Abgasstufen Euro V und EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle).

Daimler Buses tritt der UITP-Charta bei

In der Charta für nachhaltige Entwicklung verpflichten sich der Weltverband des öffentlichen Personennahverkehrs UITP und seine Mitglieder, die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung als strategisches Ziel in den Business-Plänen zu verankern und im Hinblick auf deren Umsetzung und Einhaltung eine führende Rolle zu übernehmen. Im Rahmen des UITP-Kongresses in Dubai ist Daimler Buses der UITP-Charta für nachhaltige Entwicklung als Vollmitglied beigetreten. Es ist erklärtes Ziel von Daimler Buses, auch im Bereich sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit der Top-Performer im Busgeschäft zu sein. Integrität, fairer Wettbewerb und nicht zuletzt faire Geschäftspraktiken stehen hier an oberster Stelle.

Q1-2

€-Werte in Millionen	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
EBIT	28	120	-77
Umsatz	1.997	2.216	-10
Absatz	18.308	19.226	-5
Produktion	18.776	19.601	-4
Beschäftigte (30.06.)	16.905	16.754	+1

Absatz	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
Gesamt	18.308	19.226	-5
Westeuropa	1.967	2.796	-30
Deutschland	698	899	-22
NAFTA	1.662	1.618	+3
Lateinamerika (ohne Mexiko)	12.512	12.621	-1
Asien	604	463	+30
Übrige Märkte	1.563	1.728	-10

Gestiegenes Neugeschäft
Versicherungsgeschäft ausgeweitet
Start des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Indien
EBIT von 340 (i. V. 171) Mio. €

€-Werte in Millionen	Q2 2011	Q2 2010	Veränd. in %
EBIT	340	171	+99
Umsatz	2.907	3.322	-12
Neugeschäft	8.387	7.851	+7
Vertragsvolumen	63.120	63.771	-1
Beschäftigte (30.06.)	6.757	6.803	-1

Wachstum des Neugeschäfts

Das Vertragsvolumen im Finanzierungs- und Leasinggeschäft von Daimler Financial Services bewegte sich zum Ende des zweiten Quartals 2011 mit 63,1 Mrd. € leicht unter dem Niveau zum Jahresende 2010 (-1%). Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 3%. Das Neugeschäft lag mit 8,4 Mrd. € um 7% über dem Vorjahreswert. Das EBIT erreichte 340 (i. V. 171) Mio. €.

Auch beim Versicherungsgeschäft konnte Daimler Financial Services weiter zulegen. Die Zahl der vermittelten Policen lag im zweiten Quartal 2011 mit 231.000 um 7% über dem Vorjahreswert. Das stärkste Wachstum gab es hierbei erneut in China. Hier verdreifachte sich die Zahl der vermittelten Versicherungen im Vergleich zum Vorjahr auf 18.000 Policen.

Wachstum in Europa

In der Region Europa lag das Vertragsvolumen mit 29,6 Mrd. € um 2% höher als zum Jahresende 2010. Besonders positiv entwickelte sich das Geschäft in Rumänien (+45%), Russland (+14%) und der Türkei (+12%). Die Kreditausfälle gingen in der Region Europa weiter zurück.

Das Vertragsvolumen der Mercedes-Benz Bank in Deutschland stieg im ersten Halbjahr um 1% auf 16,3 Mrd. €. Im Direktbankgeschäft sank das Einlagevolumen der Mercedes-Benz Bank im Vergleich zum Jahresende 2010 leicht auf 10,6 Mrd. €. Die Mercedes-Benz Bank hat ihr Versicherungsangebot im zweiten Quartal erweitert und bietet erstmals eine Verkehrsrechtsschutzversicherung sowie die smart Autoversicherung an.

Mercedes-Benz CharterWay, unser Fuhrparkmanagement-Dienstleister für Nutzfahrzeuge, wurde von den Lesern der Zeitschriften trans aktuell, lastauto omnibus und FERNFAHRER zum fünften Mal in Folge zur »Besten Marke 2011« in der Kategorie »Miete/Leasing« in Deutschland gekürt.

Positive Geschäftsentwicklung in Nord- und Südamerika

In der Region Nord- und Südamerika lag das Vertragsvolumen mit 25,1 Mrd. € leicht unter dem Niveau zum Jahresende (-3%), wechsellkursbereinigt jedoch um 4% darüber. Die größten Zuwächse gab es in Brasilien (+7%) und Argentinien (+4%). Die Kreditausfälle in Nord- und Südamerika entwickeln sich weiter positiv.

Geschäft in Indien gestartet

In der Region Africa & Asia/Pacific lag das Vertragsvolumen mit 8,4 Mrd. € leicht unter dem Wert vom Jahresende 2010 (-3%). Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 3%. Ein starkes Wachstum verzeichneten China (+19%) und Korea (+5%).

Daimler Financial Services hat zum 1. Juli 2011 sein Geschäft in Indien erfolgreich gestartet. Die neu gegründete Gesellschaft Daimler Financial Services India Private Ltd. unterstützt zukünftig den Fahrzeugabsatz in Indien durch das Angebot von Finanzierungen, Leasing und Versicherungen für Kunden und Händler von Mercedes-Benz. Für die neue, von Daimler Trucks speziell für den indischen Markt entwickelte Lkw-Marke BharatBenz wird Daimler Financial Services India ab 2012 ebenfalls Finanzdienstleistungen anbieten.

Q1-2

Werte in Millionen €	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Veränd. in %
EBIT	661	290	+128
Umsatz	5.941	6.383	-7
Neugeschäft	15.293	14.054	+9
Vertragsvolumen	63.120	63.771	-1
Beschäftigte (30.06.)	6.757	6.803	-1

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q2

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q2 2011	Q2 2010	Q2 2011	Q2 2010	Q2 2011	Q2 2010
Umsatzerlöse	26.338	25.107	23.431	21.785	2.907	3.322
Umsatzkosten	-19.754	-19.209	-17.413	-16.329	-2.341	-2.880
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.584	5.898	6.018	5.456	566	442
Vertriebskosten	-2.492	-2.279	-2.414	-2.157	-78	-122
Allgemeine Verwaltungskosten	-903	-834	-772	-686	-131	-148
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-944	-850	-944	-850	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	364	197	349	187	15	10
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-29	-112	-14	-102	-15	-10
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	27	42	22	43	5	-1
Übriges Finanzergebnis	-26	42	-4	42	-22	-
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹	2.581	2.104	2.241	1.933	340	171
Zinserträge	222	202	222	201	-	1
Zinsaufwendungen	-282	-422	-280	-419	-2	-3
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.521	1.884	2.183	1.715	338	169
Ertragsteuern	-817	-572	-702	-495	-115	-77
Konzernergebnis	1.704	1.312	1.481	1.220	223	92
Auf Minderheitsanteile entfallendes Ergebnis	-97	-64				
Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	1.607	1.248				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	1,51	1,18				
Verwässert	1,51	1,18				

1 EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2011: 54 Mio. €; 2010: 20 Mio. €).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-2

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010
Umsatzerlöse	51.067	46.294	45.126	39.911	5.941	6.383
Umsatzkosten	-38.554	-35.828	-33.703	-30.199	-4.851	-5.629
Bruttoergebnis vom Umsatz	12.513	10.466	11.423	9.712	1.090	754
Vertriebskosten	-4.612	-4.073	-4.455	-3.877	-157	-196
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.837	-1.610	-1.586	-1.358	-251	-252
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.897	-1.648	-1.897	-1.648	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	595	319	567	300	28	19
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-195	-180	-171	-145	-24	-35
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	84	-214	82	-214	2	-
Übriges Finanzergebnis	-39	234	-12	234	-27	-
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹	4.612	3.294	3.951	3.004	661	290
Zinserträge	432	402	432	401	-	1
Zinsaufwendungen	-640	-820	-635	-814	-5	-6
Ergebnis vor Ertragsteuern	4.404	2.876	3.748	2.591	656	285
Ertragsteuern	-1.520	-952	-1.278	-841	-242	-111
Konzernergebnis	2.884	1.924	2.470	1.750	414	174
Auf Minderheitsanteile entfallendes Ergebnis	-218	-9				
Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.666	1.915				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	2,50	1,84				
Verwässert	2,50	1,84				

1 EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2011: 88 Mio. €; 2010: 104 Mio. €).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q2

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q2 2011	Q2 2010
Konzernergebnis	1.704	1.312
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-45	1.001
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	153	-180
Unrealisierte Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-27	-673
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	423	-406
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	504	-258
Davon auf Minderheitsanteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	142	-97
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	362	-161
Gesamtergebnis	2.208	1.054
Davon auf Minderheitsanteile entfallendes Gesamtergebnis	239	-33
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	1.969	1.087

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft) Q1-2

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q1-2 2011	Q1-2 2010
Konzernergebnis	2.884	1.924
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-703	1.681
Unrealisierte Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-8	-438
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	470	-1.009
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	310	-508
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	69	-274
Davon auf Minderheitsanteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	78	-105
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-9	-169
Gesamtergebnis	2.953	1.650
Davon auf Minderheitsanteile entfallendes Gesamtergebnis	296	-96
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	2.657	1.746

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzernbilanz

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	30. Juni 2011 (ungeprüft)	31. Dez. 2010	30. Juni 2011	31. Dez. 2010	30. Juni 2011	31. Dez. 2010
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	7.740	7.504	7.684	7.450	56	54
Sachanlagen	17.681	17.593	17.635	17.544	46	49
Vermietete Gegenstände	19.976	19.925	9.719	9.611	10.257	10.314
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.142	3.960	4.098	3.917	44	43
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.055	22.864	-48	-45	22.103	22.909
Verzinsliche Wertpapiere	545	766	14	15	531	751
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.293	3.194	2.056	2.015	1.237	1.179
Aktive latente Steuern	2.477	2.613	1.913	2.108	564	505
Übrige Vermögenswerte	387	408	181	214	206	194
Langfristige Vermögenswerte	78.296	78.827	43.252	42.829	35.044	35.998
Vorräte	16.018	14.544	15.629	14.056	389	488
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.397	7.192	7.081	6.964	316	228
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	18.114	18.166	-43	-51	18.157	18.217
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.841	10.903	8.981	9.535	860	1.368
Verzinsliche Wertpapiere	1.069	1.330	711	1.243	358	87
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.775	2.247	-5.118	-5.282	7.893	7.529
Übrige Vermögenswerte	2.635	2.621	-1.320	-1.335	3.955	3.956
Kurzfristige Vermögenswerte	57.849	57.003	25.921	25.130	31.928	31.873
Summe Aktiva	136.145	135.830	69.173	67.959	66.972	67.871
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	3.058	3.058				
Kapitalrücklagen	11.900	11.905				
Gewinnrücklagen	21.229	20.553				
Übrige Rücklagen	855	864				
Eigene Anteile	-	-7				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	37.042	36.373				
Minderheitsanteile	1.657	1.580				
Eigenkapital	38.699	37.953	33.582	33.088	5.117	4.865
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.442	4.329	4.247	4.141	195	188
Rückstellungen für Ertragsteuern	2.514	2.539	2.513	2.537	1	2
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.739	5.548	5.587	5.367	152	181
Finanzierungsverbindlichkeiten	29.505	27.861	5.405	3.480	24.100	24.381
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	1.482	1.883	1.424	1.824	58	59
Passive latente Steuern	1.667	675	-455	-1.813	2.122	2.488
Rechnungsabgrenzungsposten	1.920	1.824	1.536	1.481	384	343
Übrige Verbindlichkeiten	75	79	68	74	7	5
Langfristige Schulden	47.344	44.738	20.325	17.091	27.019	27.647
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.573	7.657	8.343	7.429	230	228
Rückstellungen für Ertragsteuern	909	1.229	856	382	53	847
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.915	6.992	5.635	6.711	280	281
Finanzierungsverbindlichkeiten	24.850	25.821	-7.135	-4.838	31.985	30.659
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.784	8.626	5.295	6.058	1.489	2.568
Rechnungsabgrenzungsposten	1.322	1.269	841	766	481	503
Übrige Verbindlichkeiten	1.749	1.545	1.431	1.272	318	273
Kurzfristige Schulden	50.102	53.139	15.266	17.780	34.836	35.359
Summe Passiva	136.145	135.830	69.173	67.959	66.972	67.871

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Übrige Rücklagen				Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Minderheitsanteile	Summe Eigenkapital
				Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Derivative Finanzinstrumente	Anteil at equity bewerteter Finanzinvestitionen				
Stand zum 1. Januar 2010	3.045	11.864	16.163	-213	270	268	307	-1.443	30.261	1.566	31.827
Konzernergebnis	-	-	1.915	-	-	-	-	-	1.915	9	1.924
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	1.626	-444	-1.444	-528	-	-790	-187	-977
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	6	436	179	-	621	82	703
Gesamtergebnis	-	-	1.915	1.626	-438	-1.008	-349	-	1.746	-96	1.650
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-82	-82
Veränderung durch Stock Options	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	1	14	-	-	-	-	-	-	15	-	15
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-54	-54	-	-54
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-110	-93	-	-	-	-	1.476	1.273	-	1.273
Sonstiges	-	5	-	-	-	-	-	-	5	-6	-1
Stand zum 30. Juni 2010	3.046	11.774	17.985	1.413	-168	-740	-42	-21	33.247	1.382	34.629
Stand zum 1. Januar 2011	3.058	11.905	20.553	939	149	-216	-8	-7	36.373	1.580	37.953
Konzernergebnis	-	-	2.666	-	-	-	-	-	2.666	218	2.884
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-676	-10	670	285	-	269	120	389
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	3	-200	-81	-	-278	-42	-320
Gesamtergebnis	-	-	2.666	-676	-7	470	204	-	2.657	296	2.953
Dividenden	-	-	-1.971	-	-	-	-	-	-1.971	-201	-2.172
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	7	-	-	-	-	-	-	7	5	12
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-28	-28	-	-28
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-19	-	-	-	-	35	16	-	16
Sonstiges	-	-12	-	-	-	-	-	-	-12	-23	-35
Stand zum 30. Juni 2011	3.058	11.900	21.229	263	142	254	196	-	37.042	1.657	38.699

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010
Konzernergebnis, korrigiert um	2.884	1.924	2.470	1.750	414	174
Abschreibungen	1.796	1.654	1.786	1.638	10	16
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	794	586	1.048	1.149	-254	-563
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-49	-309	-47	-309	-2	-
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-1.892	-731	-1.946	-766	54	35
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-407	-1.643	-307	-1.634	-100	-9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.069	1.990	1.058	1.974	11	16
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-875	-274	226	-37	-1.101	-237
Vermietete Fahrzeuge	-848	171	3	-117	-851	288
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-2.136	1.231	-1.265	901	-871	330
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	336	4.599	3.026	4.549	-2.690	50
Zugänge zu Sachanlagen	-1.754	-1.381	-1.746	-1.375	-8	-6
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-764	-786	-755	-783	-9	-3
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	80	152	77	148	3	4
Erwerb von Unternehmen	-94	-157	-94	-156	-	-1
Erlöse aus dem Verkauf von Unternehmen	138	341	138	336	-	5
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-1.915	-7.024	-1.778	-7.024	-137	-
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	2.383	8.175	2.298	7.715	85	460
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-5	-66	-	56	-5	-122
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.931	-746	-1.860	-1.083	-71	337
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.844	-6.346	-377	-4.139	3.221	-2.207
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-1.971	-	-1.971	-	-	-
Dividendenzahlungen an Minderheitsgesellschafter	-196	-82	-195	-81	-1	-1
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	40	120	40	120	-	-
Erwerb eigener Aktien	-28	-54	-28	-54	-	-
Erwerb von Minderheitsanteilen an Tochtergesellschaften	-16	-	-16	-	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	947	-52	-947	52
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	673	-6.362	-1.600	-4.206	2.273	-2.156
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-140	595	-120	539	-20	56
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.062	-1.914	-554	-201	-508	-1.713
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	10.903	9.800	9.535	6.735	1.368	3.065
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	9.841	7.886	8.981	6.534	860	1.352

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 § 37w Abs. 3 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sowie in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 »Zwischenberichterstattung« aufgestellt. Der Zwischenabschluss steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

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

Der Zwischenabschluss des Konzerns wird in Euro (€) aufgestellt.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d. h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS Konzernabschluss zum 31. Dezember 2010 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen grundsätzlich denen, die im IFRS Konzernabschluss für das Jahr 2010 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 konzern-eigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu ermöglichen, hat Daimler den Zwischenabschluss um Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu Daimler Financial Services ergänzt. Diese stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services in Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzern-internen 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.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewendete IFRS. Das IASB hat im November 2009 im Rahmen eines Projektes zur Überarbeitung der Rechnungslegung für Finanzinstrumente IFRS 9 »Financial Instruments« veröffentlicht, der sich auf finanzielle Vermögenswerte bezog. Im Oktober 2010 wurden Regelungen für finanzielle Verbindlichkeiten bis auf neue Regelungen zur Berücksichtigung des eigenen Kreditrisikos bei Ausübung der Fair Value Option unverändert aus IAS 39 übernommen. Der neue Standard regelt die Bilanzierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten im Hinblick auf Klassifizierung und Bewertung. Die Bestimmungen treten grundsätzlich retrospektiv für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Der Konzern wird IFRS 9 »Financial Instruments« für das Jahr 2011 nicht vorzeitig anwenden. Daimler untersucht die Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Im Mai 2011 hat das IASB drei neue Standards herausgegeben, die die Bilanzierung von Beteiligungen eines berichtenden Unternehmens im Konzernabschluss regeln. IFRS 10 »Consolidated Financial Statements« führt ein einheitliches Konsolidierungsmodell für alle Unternehmen auf der Grundlage von Beherrschung ein. IFRS 11 »Joint Arrangements« behandelt die Bilanzierung von gemeinschaftlichen Vereinbarungen. Diese entstehen, wenn zwei oder mehr Vertragsparteien gemeinschaftliche Kontrolle haben. IFRS 10 und 11 sind mit retrospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. IFRS 12 »Disclosure of Interests in Other Entities« erweitert die Anhangangaben für Beteiligungen an anderen Gesellschaften. Dazu werden unter anderem bestehende Angaben aus mehreren bereits veröffentlichten Standards in IFRS 12 zusammengeführt. IFRS 12 ist mit prospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Ebenso veröffentlichte das IASB im Mai 2011 IFRS 13 »Fair Value Measurement«, der die Regelungen über die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert, die bisher in den einzelnen IFRS enthalten sind, in einem einzigen Standard zusammenführt und durch eine einheitliche Regelung ersetzt. IFRS 13 ist erstmalig für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist ebenfalls zulässig.

Im Juni 2011 hat das IASB Änderungen an IAS 19 »Employee Benefits« veröffentlicht, die eine Abschaffung der Korridormethode nach sich ziehen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste sind zukünftig unmittelbar erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Außerdem darf ein Ertrag aufgrund der erwarteten Verzinsung des Planvermögens lediglich in Höhe des Diskontierungszinssatzes, der für die Ermittlung der leistungsorientierten Verpflichtung verwendet wird, erfasst werden. Die Änderungen an IAS 19 sind mit einigen Ausnahmen grundsätzlich mit retrospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig.

Daimler untersucht die Auswirkungen aller neuen Standards auf den Konzernabschluss.

3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

in Millionen €	Q2 2011	Q2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	23.402	21.889	45.092	40.075
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	2.133	2.393	4.365	4.598
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	710	729	1.429	1.426
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	93	96	181	195
	26.338	25.107	51.067	46.294

2. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstiger Vermögenswerte und Schulden

Renault-Nissan. Im April 2010 hat Daimler im Rahmen einer weitreichenden strategischen Kooperation mit der Renault-Nissan Allianz eine gegenseitige Kapitalbeteiligung vereinbart. Dabei erhielt Daimler einen Anteil von 3,1% an der Renault SA (Renault) sowie von Renault 3,1% der Aktien der Nissan Motor Company Ltd. (Nissan) im Gegenwert von insgesamt 1,3 Mrd. €. Die Daimler AG hat für die Erwerbe Aktien aus dem eigenen Bestand verwendet und zusätzlich eine Zahlung von 90 Mio. € geleistet.

Tata Motors. Im März 2010 hat der Konzern seine Beteiligung von rund 5% an Tata Motors Limited über den Kapitalmarkt an verschiedene Investorengruppen veräußert. Aus dieser Transaktion resultierte im ersten Halbjahr 2010 ein Mittelzufluss von 303 Mio. € und ein Ertrag vor Steuern von 265 Mio. €. Der Ertrag ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen und in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT enthalten.

Daimler Financial Services. Im ersten Halbjahr 2010 wurden nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte, die Gegenstand von Finance Leases sind und die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 separat als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen wurden, zum überwiegenden Teil veräußert; hieraus resultierte im ersten Halbjahr 2010 ein Mittelzufluss von 274 Mio. € und ein Aufwand vor Steuern von 1 Mio. €.

Weiterhin wurden nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte, die ebenfalls Gegenstand von Finance Leases sind und die im ersten Quartal 2010 zusätzlich als zur Veräußerung gehalten klassifiziert wurden, im zweiten Quartal 2010 zum Teil veräußert; hieraus ergab sich im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2010 ein Mittelzufluss von 77 Mio. € und ein Ertrag vor Steuern von 15 Mio. €.

Die Bewertung der noch nicht veräußerten Vermögenswerte (Buchwert zum 30. Juni 2010: 149 Mio. €) mit dem beizulegenden Zeitwert führte im zweiten Quartal 2010 zu einem Ertrag vor Steuern von 11 Mio. € und im ersten Halbjahr 2010 zu einem Aufwand vor Steuern von 34 Mio. €.

Die Ergebnisse aus diesen Transaktionen sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten enthalten und wurden dem Segment Daimler Financial Services zugeordnet.

4. Funktionskosten

Optimierungsprogramm bei Daimler Financial Services. Im Mai 2010 hat der Vorstand beschlossen, die Geschäftstätigkeiten der Daimler Financial Services AG und der Mercedes-Benz Bank AG bis zum Jahresende 2012 neu auszurichten. Hierdurch sollen unter anderem Strukturen verschlankt und Prozesse vereinheitlicht werden. Der im zweiten Quartal 2010 erfasste Aufwand betrug 78 Mio. € und steht insbesondere im Zusammenhang mit Personalmaßnahmen. Der Aufwand ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung mit 49 Mio. € in den Vertriebskosten und mit 29 Mio. € in den allgemeinen Verwaltungskosten enthalten. In diesem Zusammenhang entstand im ersten Halbjahr 2011 ein Zahlungsmittelabfluss von 10 Mio. €.

5. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Millionen €	Q2 2011	Q2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010
Zinserträge				
Erwartete Erträge aus den Pensions- und sonstigen altersversorgungsbezogenen Fondsvermögen	161	155	315	308
Zinsen und ähnliche Erträge	61	47	117	94
	222	202	432	402
Zinsaufwendungen				
Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen für Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen	-255	-253	-501	-502
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-27	-169	-139	-318
	-282	-422	-640	-820

6. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in Millionen €	30. Juni 2011	31. Dez. 2010
Geschäftswerte	698	729
Entwicklungskosten	6.305	6.009
Übrige immaterielle Vermögenswerte	737	766
	7.740	7.504

7. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

in Millionen €	30. Juni 2011	31. Dez. 2010
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.316	6.399
Technische Anlagen und Maschinen	5.462	5.261
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.113	3.979
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.790	1.954
	17.681	17.593

8. Vermietete Gegenstände

Zum 30. Juni 2011 beträgt der Buchwert der Vermieteten Gegenstände 19.976 Mio. € (31. Dezember 2010: 19.925 Mio. €). Im ersten Halbjahr 2011 ergaben sich Zugänge von 5.837 (2010: 5.584) Mio. € und Abgänge von 3.392 (2010: 3.889) Mio. €. Die Abschreibungen für das erste Halbjahr betragen 1.648 (2010: 1.877) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus Währungsumrechnungen.

9. At equity bewertete Finanzinvestitionen

Die folgende Übersicht zeigt Eckdaten der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen:

in Millionen €	EADS	Tognum	BBAC	Kamaz	Übrige ¹	Gesamt
30. Juni 2011						
Höhe des Anteils (in %)	22,5	28,4	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	2.740	660	184	174	384	4.142
At-equity-Ergebnis (Q2 2011) ²	-3	12	-7	-4	29	27
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2011) ²	71	10	20	-5	-12	84
31. Dezember 2010						
Höhe des Anteils (in %)	22,5	28,4	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	2.415	672	175	177	521	3.960
At-equity-Ergebnis (Q2 2010) ²	5	-	26	1	10	42
At-equity-Ergebnis (Q1-2 2010) ²	-264	3	35	-2	14	-214

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

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

EADS. Drohverlustrückstellungen, die die EADS im Rahmen der Erstellung ihres Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2009 für ihr Militärtransporterprogramm A400 M gebildet hat, hat Daimler infolge der Einbeziehung der EADS mit einem Zeitversatz von drei Monaten im ersten Quartal 2010 anteilig berücksichtigt; hieraus entstand ein Aufwand von 237 Mio. €, der das Equity-Ergebnis des ersten Halbjahrs 2010 belastete.

Tognum. Die Daimler AG und die Rolls-Royce Holdings plc haben am 6. April 2011 über die Engine Holding GmbH (Engine Holding) ein freiwilliges Übernahmeangebot für die Tognum AG (Tognum) veröffentlicht. Mit Ablauf der Annahmefrist am 20. Juni 2011 wurde das Angebot für insgesamt 121,7 Mio. Tognum-Aktien angenommen. Zusammen mit den von der Engine Holding direkt erworbenen Aktien (2 Mio. Stück) entsprach dies einem Anteil von ca. 94,2% an Tognum. Die Bar-Abwicklung der im Übernahmeangebot angebotenen Aktien wird vollzogen, wenn alle Vollzugsbedingungen erfüllt sind. Gemäß unserer Einschätzung werden diese Vollzugsbedingungen voraussichtlich im dritten Quartal 2011 erfüllt werden. Mit Erfüllung der Vollzugsbedingungen wird der Konzern seine bisher gehaltenen Tognum-Anteile (28,4%) in die Engine Holding einbringen. Gleichzeitig wird der Konzern Barmittel in die Engine Holding zur Erfüllung des Übernahmeangebots einbringen. Der Netto-Zahlungsmittelabfluss aus diesen Transaktionen wird rund 0,7 Mrd. € betragen.

10. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Millionen €	30. Juni 2011			31. Dezember 2010		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	12.233	20.805	33.038	12.436	21.363	33.799
Händler	6.251	1.053	7.304	6.131	1.091	7.222
Übrige	99	775	874	76	1.017	1.093
Buchwert (brutto)	18.583	22.633	41.216	18.643	23.471	42.114
Wertberichtigungen	-469	-578	-1.047	-477	-607	-1.084
Buchwert (netto)	18.114	22.055	40.169	18.166	22.864	41.030

11. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

in Millionen €	30. Juni 2011	31. Dez. 2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.823	1.509
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.258	2.002
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	11.813	10.974
Geleistete Anzahlungen	124	59
	16.018	14.544

12. Eigenkapital

Eigene Aktien. Im ersten Halbjahr 2011 wurden nahezu alle der am 31. Dezember 2010 aus Aktienrückkäufen noch im Bestand befindlichen Aktien (rund 0,2 Mio. Stück im Wert von rund 7 Mio. €) zur Erfüllung von Ansprüchen ehemaliger AEG Aktionäre verwendet. Die Ansprüche der ehemaligen AEG Aktionäre resultieren aus dem rechtskräftig entschiedenen Spruchverfahren im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der ehemaligen Daimler-Benz AG und der ehemaligen AEG AG.

Belegschaftsaktienprogramme. Im ersten Halbjahr 2011 hat die Daimler AG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,6 Mio. Daimler Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben.

Dividende. Die Hauptversammlung vom 13. April 2011 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2010 der Daimler AG eine Dividende von 1.971 Mio. € (1,85 € pro Aktie) an die Aktionäre auszuschütten. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 14. April 2011.

13. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Netto-Pensionsaufwendungen. Die Netto-Pensionsaufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne setzen sich für das zweite Quartal 2011 und 2010 wie folgt zusammen:

in Millionen €	Gesamt	Q2 2011		Gesamt	Q2 2010	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-88	-71	-17	-84	-66	-18
Zinsaufwand	-210	-182	-28	-217	-184	-33
Erwartete Erträge aus Planvermögen	156	130	26	154	126	28
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste	-23	-20	-3	-20	-17	-3
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	-	-	-	-8	-	-8
Aufwendungen aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-5	-	-5	-	-	-
	-170	-143	-27	-175	-141	-34

Für das erste Halbjahr 2011 und 2010 setzen sich die Netto-Pensionsaufwendungen für leistungsorientierte Pensionspläne wie folgt zusammen:

in Millionen €	Gesamt	Q1-2 2011		Gesamt	Q1-2 2010	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-175	-142	-33	-167	-132	-35
Zinsaufwand	-421	-365	-56	-430	-368	-62
Erwartete Erträge aus Planvermögen	312	261	51	304	252	52
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste	-46	-39	-7	-40	-33	-7
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	-	-	-8	-	-8
Aufwendungen aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-5	-	-5	-	-	-
	-335	-285	-50	-341	-281	-60

Geleistete Beiträge der Arbeitgeber an die Planvermögen. Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2011 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Planvermögen für die Pensionspläne 122 und 222 Mio. €. Vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats der Daimler AG beabsichtigt der Konzern den deutschen Pensionsplanvermögen im zweiten Halbjahr 2011 weitere Barmittel bis zu einer Höhe von 2 Mrd. € zuzuführen.

14. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken setzen sich wie folgt zusammen:

in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	30. Juni 2011		31. Dezember 2010	
			Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	2.719	2.948	5.667	2.783	2.857	5.640
Personal- und Sozialbereich	1.008	1.453	2.461	1.693	1.424	3.117
Übrige	2.188	1.338	3.526	2.516	1.267	3.783
	5.915	5.739	11.654	6.992	5.548	12.540

15. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	30. Juni 2011		31. Dezember 2010	
			Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	9.266	15.570	24.836	10.322	15.801	26.123
Geldmarktpapiere	726	-	726	91	-	91
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.678	8.718	15.396	6.295	8.033	14.328
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	6.895	3.732	10.627	7.856	3.020	10.876
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	708	1.026	1.734	595	519	1.114
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	92	374	466	80	419	499
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	485	85	570	582	69	651
	24.850	29.505	54.355	25.821	27.861	53.682

16. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal 2011 und 2010 wie folgt dar:

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q2 2011								
Außenumsatzerlöse	14.239	6.079	2.112	1.161	2.747	26.338	-	26.338
Konzerninterne Umsatzerlöse	408	569	131	5	160	1.273	-1.273	-
Umsatzerlöse gesamt	14.647	6.648	2.243	1.166	2.907	27.611	-1.273	26.338
Segmentergebnis (EBIT)	1.566	474	206	61	340	2.647	-66	2.581
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-15	3	-2	-	5	-9	36	27

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q2 2010								
Außenumsatzerlöse	13.621	5.299	1.853	1.199	3.135	25.107	-	25.107
Konzerninterne Umsatzerlöse	397	554	124	6	187	1.268	-1.268	-
Umsatzerlöse gesamt	14.018	5.853	1.977	1.205	3.322	26.375	-1.268	25.107
Segmentergebnis (EBIT)	1.376	300	127	79	171	2.053	51	2.104
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	27	11	-	-	-1	37	5	42

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 2011 und 2010 wie folgt dar:

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q1-2 2011								
Außenumsatzerlöse	27.571	11.898	4.015	1.981	5.602	51.067	-	51.067
Konzerninterne Umsatzerlöse	936	992	205	16	339	2.488	-2.488	-
Umsatzerlöse gesamt	28.507	12.890	4.220	1.997	5.941	53.555	-2.488	51.067
Segmentergebnis (EBIT)	2.854	889	379	28	661	4.811	-199	4.612
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-27	6	-6	-	2	-25	109	84

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q1-2 2010								
Außenumsatzerlöse	24.761	9.826	3.486	2.197	6.024	46.294	-	46.294
Konzerninterne Umsatzerlöse	852	900	188	19	359	2.318	-2.318	-
Umsatzerlöse gesamt	25.613	10.726	3.674	2.216	6.383	48.612	-2.318	46.294
Segmentergebnis (EBIT)	2.182	430	191	120	290	3.213	81	3.294
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	35	16	-4	-	-	47	-261	-214

Überleitung. Die Überleitung von der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich wie folgt:

in Millionen €	Q2 2011	Q2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	2.647	2.053	4.811	3.213
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	36	5	109	-261
Sonstige zentrale Posten	-93	11	-283	299
Eliminierungen	-9	35	-25	43
Konzern-EBIT	2.581	2.104	4.612	3.294
Zinserträge	222	202	432	402
Zinsaufwendungen	-282	-422	-640	-820
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.521	1.884	4.404	2.876

1 Beinhaltet im Wesentlichen die anteiligen Ergebnisse von EADS und Tognum sowie im Q2 2011 den Ertrag aus dem Verkauf der DADC-Anteile (29 Mio. €). Für weitere Informationen siehe Anmerkung 9.

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

Die sonstigen zentralen Posten beinhalten im ersten Halbjahr 2011 großteils Aufwendungen, die im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren stehen; im ersten Halbjahr des Vorjahres war ein Ertrag vor Steuern von 265 Mio. € berücksichtigt, der aufgrund des Verkaufs der Beteiligung an Tata Motors entstand.

17. Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Diese Beziehungen sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q2 2011	Q2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010	Q2 2011	Q2 2010	Q1-2 2011	Q1-2 2010
Assoziierte Unternehmen	171	198	315	326	41	42	76	60
Gemeinschaftsunternehmen	698	586	1.303	910	89	74	196	135

in Millionen €	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	30. Juni 2011	31. Dez. 2010	30. Juni 2011	31. Dez. 2010
Assoziierte Unternehmen	150	218	51	55
Gemeinschaftsunternehmen	496	457	38	154

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Tognum AG (Tognum). Tognum bezieht Motoren, Teile und Dienstleistungen vom Konzern.

Im Juni 2011 hat Daimler den Verkauf der Anteile an der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG (DADC) für 110 Mio. € in bar an die EADS abgeschlossen. DADC ist eine Beteiligungsgesellschaft, die insbesondere die Anteile an der Dornier GmbH hält. Aus diesem Verkauf resultierte im zweiten Quartal ein Ertrag von 29 Mio. €.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in der oben dargestellten Tabelle nicht enthalten sind (105 Mio. € zum 30. Juni 2011 und zum 31. Dezember 2010).

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

Weitere wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen entfallen auf Gemeinschaftsunternehmen in Österreich und Taiwan; diese Unternehmen vertreiben Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns. Zudem bestehen seit Mitte des Jahres 2010 größere Geschäftsbeziehungen mit dem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Daimler Automotive Co. Ltd. (FJDA). FJDA produziert und vertreibt Vans der Marke Mercedes-Benz in China.

Die Daimler AG und die Rolls-Royce Holdings plc haben am 6. April 2011 über die Engine Holding GmbH ein freiwilliges Übernahmeangebot für die Tognum AG veröffentlicht. Für weitere Informationen hierzu siehe Anmerkung 9.

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

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

gemäß § 37y WpHG i.V.m. § 37w Abs. 2 Nr. 3 WpHG

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der Konzernzwischenabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Stuttgart, den 25. Juli 2011



Dieter Zetsche



Wolfgang Bernhard



Christine Hohmann-Dennhardt



Wilfried Porth



Andreas Renschler



Bodo Uebber



Thomas Weber

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An den Aufsichtsrat der Daimler AG:

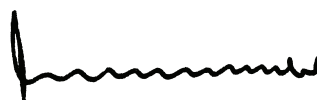
Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, Stuttgart, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2011, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen und ergänzender Anwendung des International Standard on Review Engagements 2410 »Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity« (ISRE 2410) vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Stuttgart, den 26. Juli 2011

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Nonnenmacher
Wirtschaftsprüfer



Meyer
Wirtschaftsprüfer

Investor Relations

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

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante Informationen finden Sie im Internet unter www.daimler.com

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 Q2 2011

27. Juli 2011

Zwischenbericht Q3 2011

27. Oktober 2011

**Jahrespressekonferenz und
Telefonkonferenz für Analysten und Investoren**

9. Februar 2012

Hauptversammlung 2012

Messe Berlin
4. April 2012

Zwischenbericht Q1 2012

27. April 2012

Zwischenbericht Q2 2012

25. Juli 2012

Zwischenbericht Q3 2012

25. Oktober 2012

