

DAIMLER

Zwischenbericht Q1 2013



Inhaltsverzeichnis

1 | Wichtige Kennzahlen

2 | Daimler am Kapitalmarkt

3 | Konzernzwischenlagebericht

- 5 Geschäftsentwicklung
- 7 Ertragslage
- 8 Finanzlage
- 10 Vermögenslage
- 12 Mitarbeiter
- 12 Wichtige Ereignisse
- 13 Nachtragsbericht
- 13 Risikobericht
- 14 Ausblick

4 | Geschäftsfelder

- 16 Mercedes-Benz Cars
- 17 Daimler Trucks
- 18 Mercedes-Benz Vans
- 19 Daimler Buses
- 20 Daimler Financial Services

5 | Konzernzwischenabschluss

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

6 | Adressen | Informationen | Finanzkalender

Titelbild:

Der neue schwere Lkw für das Baugewerbe heißt Mercedes-Benz Arocs – mit ihm setzt Daimler Trucks die Produktoffensive bei den schweren Nutzfahrzeugen mit Euro-VI-Motorisierung auch 2013 fort. Den Anfang machte 2011 der neue Actros für den Fernverkehr, im vergangenen Jahr folgte der Antos für den schweren Verteilerverkehr und jetzt der Arocs, »die neue Kraft am Bau«. Ab Mai wird der Arocs sukzessive in Europa eingeführt, in den Varianten »Loader« für nutzlastoptimierte Lkw mit niedrigem Eigengewicht und als »Grounder« – wie auf dem Foto zu sehen – für extreme Baueinsätze mit hoher Stabilität und Belastbarkeit. Neben maximaler Umweltfreundlichkeit dank Euro VI zeichnen sich die Spezialfahrzeuge für das Baugewerbe durch drei herausragende Eigenschaften aus: Kraft, Effizienz und Robustheit.

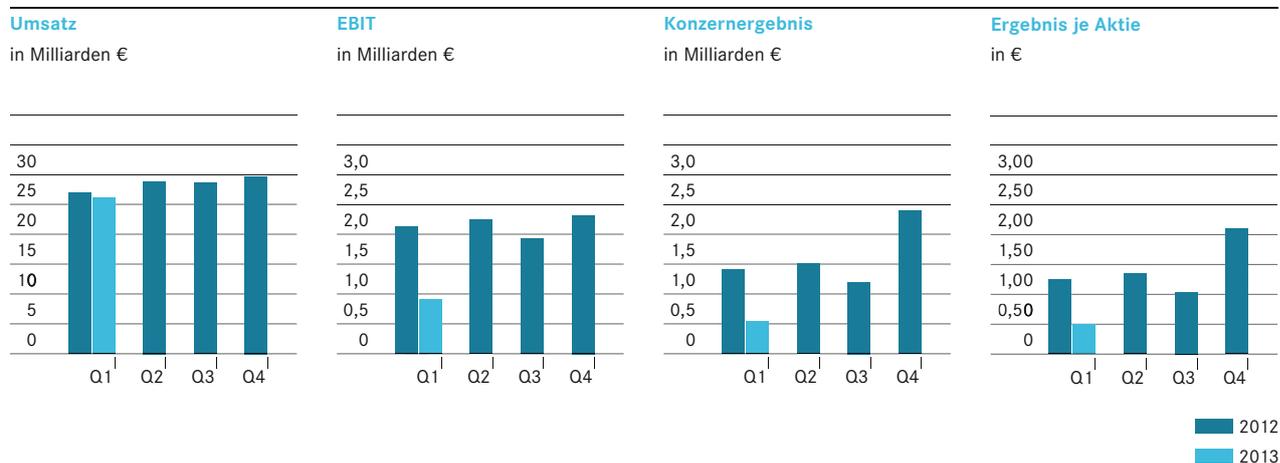
Q1

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
Umsatz	26.102	27.011	-3 ¹
Westeuropa	9.017	9.461	-5
davon Deutschland	4.280	4.687	-9
NAFTA	7.529	7.365	+2
davon USA	6.523	6.262	+4
Asien	5.216	6.299	-17
davon China	2.152	2.833	-24
Übrige Märkte	4.340	3.886	+12
Beschäftigte (31.03.)	274.555	274.127	+0
Sachinvestitionen	1.058	1.042	+2
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.332	1.380	-3
davon aktivierte Entwicklungskosten	319	339	-6
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.152	-1.977	.
EBIT ²	917	2.098	-56
Konzernergebnis ²	564	1.425	-60
Ergebnis je Aktie (in €) ²	0,50	1,26	-60

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 1,5%.

2 Die Vergleichszahlen wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.



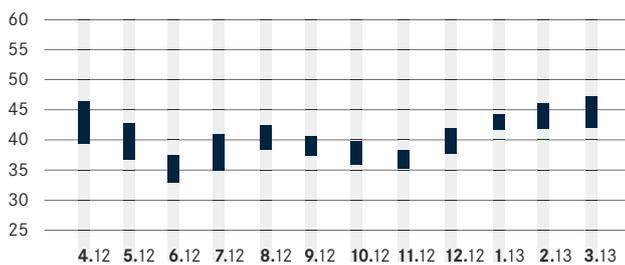
Daimler am Kapitalmarkt

Kennzahlen

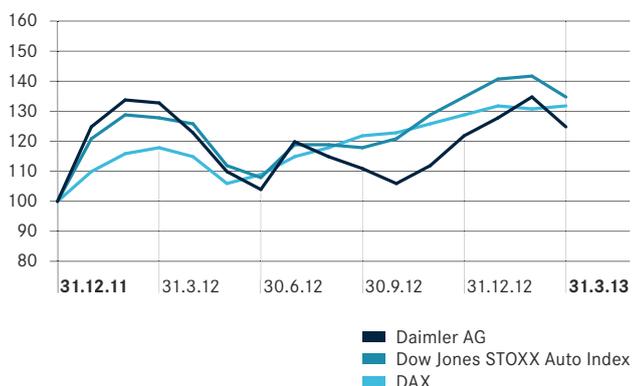
	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
Konzernergebnis je Aktie (in €)	0,50	1,26	-60
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.067,9	1.066,4	+0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	45,33	48,21	-6
Xetra-Schlusskurs (in €)	42,45	45,21	-6

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2012/2013

in €



Börsenkursentwicklung (indiziert)



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

Die weltweiten Aktienmärkte entwickelten sich zum Jahresauftakt freundlich. Unterstützt wurden sie von der vorläufigen Einigung, die »Fiskalklippe« in den USA zu vermeiden, und von positiven Wachstumsanzeichen aus China. Die anhaltend expansive Geldpolitik großer Notenbanken führte zu einer hohen Liquidität in den Märkten, die von Investoren wieder verstärkt in Aktien allokiert wurde, sodass wichtige Aktienindizes Mehrjahreshochs erreichten. Im Februar verzeichneten die europäischen Märkte angesichts der politischen Ungewissheiten in Italien einen schwachen Monatsauftakt. Die Veröffentlichung der Ergebnisse des Daimler-Konzerns für das Jahr 2012 wurde vom Kapitalmarkt positiv aufgenommen. Insbesondere der Vorschlag einer unveränderten Dividende von 2,20 € je Aktie und der Ausblick für das Jahr 2013 verhalfen dem Aktienkurs am Berichtstag zu einem Anstieg von 2,8%. Im März belastete zunehmend die Unsicherheit um das Rettungspaket für Zypern die Stimmung an den Kapitalmärkten. Die Aktienmärkte gaben in der zweiten Monathälfte den Großteil der Quartalsgewinne wieder ab, und auch die Daimler-Aktie konnte sich dieser Entwicklung nicht entziehen. Insgesamt stieg unsere Aktie im ersten Quartal 2013 um 3% auf 42,45 € und entwickelte sich damit ein wenig stärker als der Dow Jones STOXX Auto Index (+0%) und der DAX (+2%). Der Kurs der Daimler-Aktie erreichte seinen Höchststand Anfang März mit 46,66 €, konnte die Gewinne allerdings im schwächeren Marktumfeld der zweiten Märzhälfte nicht halten. Die Marktkapitalisierung lag zum Quartalsende bei 45,3 Mrd. €.

Günstiges Zinsumfeld für Refinanzierungen genutzt

Der Daimler-Konzern hat die günstigen Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten im ersten Quartal 2013 zur Refinanzierung genutzt. Im Januar 2013 emittierte die Daimler Finance North America LLC Anleihen mit zwei-, drei- und fünfjähriger Laufzeit in einem Gesamtvolumen von 3 Mrd. US-\$. Im März 2013 begab die Daimler AG im Rahmen einer Benchmark-Emission Anleihen im Volumen von 1,5 Mrd. € mit Laufzeiten bis Juli 2016 und März 2023.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz mit 501.600 Einheiten auf Vorjahresniveau

Umsatz mit 26,1 Mrd. € unter Vorjahresniveau

Konzern-EBIT in Höhe von 917 (i. V. 2.098) Mio. €

Konzernergebnis von 564 (i. V. 1.425) Mio. €

Für Gesamtjahr 2013 Anstieg bei Absatz und Umsatz erwartet

Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft unter dem Niveau des Vorjahres erwartet

Deutliche Verbesserungen für die folgenden Quartale erwartet aufgrund geplanter Produktneuheiten, zunehmender Wirkung der Effizienzprogramme und voraussichtlicher Marktentwicklung

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft in moderater Aufwärtsbewegung

Die **Weltwirtschaft** ist im ersten Quartal 2013 zwar weiter gewachsen, jedoch dürfte die Wachstumsdynamik eher gering gewesen sein. Insbesondere in Westeuropa blieb die Konjunktur aufgrund der teilweise rezessiven Entwicklungen einzelner Volkswirtschaften enttäuschend schwach. Besser als erwartet entwickelte sich dagegen die Wirtschaft der USA, die trotz anhaltender fiskalpolitischer Probleme solide expandierte. Auch einige Schwellenländer, insbesondere aus dem asiatischen Wirtschaftsraum, zeigten eine relativ robuste gesamtwirtschaftliche Lage. Insgesamt betrachtet haben sich wichtige globale ökonomische Indikatoren im ersten Quartal zwar tendenziell verbessert, eine nachhaltige Belebung stellte sich aber nicht ein. Die weltweiten Aktienmärkte profitierten von der expansiven Geldpolitik wichtiger Notenbanken und legten seit Jahresanfang zum Teil kräftig zu.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** lag im ersten Quartal erkennbar über dem hohen Vorjahresniveau. Ausschlaggebend dafür waren vor allem die deutlichen Zuwächse im US-amerikanischen und im chinesischen Markt. Die Verkaufszahlen in den USA übertrafen trotz fiskalpolitischer Unsicherheiten das Vorjahresniveau um 6%. Mit einer saisonbereinigten Jahresrate von 15,3 Millionen Einheiten bewegte sich die Nachfrage auf dem höchsten Stand seit fünf Jahren. Begünstigt von der wieder etwas schwungvolleren volkswirtschaftlichen Entwicklung verzeichnete der chinesische Markt zum Jahresauftakt einen zweistelligen Zuwachs. Weiterhin enttäuschend und noch schlechter als erwartet entwickelten sich dagegen die Pkw-Zulassungen in Westeuropa. Mit Ausnahme von Großbritannien, das deutlich zulegen konnte, hatten alle Volumenmärkte inklusive Deutschland im ersten Quartal zweistellige Einbußen hinzunehmen. Insgesamt bewegte sich die Nachfrage in Westeuropa weitere 10% unter dem schon historisch schwachen Vorjahresniveau und lag damit sogar unter dem Tiefpunkt der globalen Finanzkrise 2008/09. Der japanische Markt erholte sich zwar von den Verlusten nach dem Ende der staatlichen Kaufanreize, verfehlte aber das Vorjahresniveau, das dank dieser Incentives ungewöhnlich hoch war, um rund 9%. Die Verkäufe in Russland bewegten sich nur in etwa auf dem Vorjahreswert, während der indische Markt unter den Erwartungen lag und das Vorjahresvolumen deutlich verfehlte.

Die Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** entwickelte sich im ersten Quartal in vielen Kernmärkten rückläufig. Der westeuropäische Markt war weiterhin geprägt von der schwachen Konjunktur und verzeichnete einen deutlich zweistelligen Rückgang. Belastbare Anzeichen einer Trendwende waren dabei noch nicht zu beobachten. Dagegen mehren sich trotz der jüngsten Volatilität die Anzeichen einer Marktsta-

bilisierung in Nordamerika. Zwar lag die Nachfrage im Vergleich zum starken Vorjahresquartal noch 10% im Minus, die Auftrags-eingänge in der Industrie zeigten aber Anzeichen einer bevorstehenden Marktbelebung. Der japanische Markt bewegte sich moderat unter Vorjahresniveau. Die Impulse des neuen Konjunkturprogramms machten sich bislang bei der Lkw-Nachfrage nur ansatzweise bemerkbar. Der brasilianische Markt war weiter auf moderatem Erholungskurs, auch wenn das Vorjahresniveau im ersten Quartal noch nicht erreicht wurde. In Russland befand sich der Markt nach den jüngsten Schätzungen leicht über Vorjahr, während die Lkw-Verkäufe in Indien und im weltgrößten Markt China noch deutlich unter den Vorjahreswerten lagen.

Absatz im ersten Quartal auf Höhe des Vorjahres

Im ersten Quartal 2013 hat Daimler weltweit 501.600 Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt und lag damit nahezu auf Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz Cars erzielte im ersten Quartal 2013 mit 341.500 (i. V. 338.300) Einheiten erneut ein hohes Niveau beim Absatz. Trotz eines schwierigen und unter den Erwartungen liegenden Starts des europäischen Automobilmarktes in das Jahr 2013 konnte Mercedes-Benz in Westeuropa dank des großen Erfolgs der neuen Kompaktklasse Marktanteile hinzugewinnen. Im stark rückläufigen deutschen Markt wurden im ersten Quartal 61.100 (i. V. 64.700) Einheiten verkauft, in Westeuropa waren es 149.700 (i. V. 156.300) Einheiten. In den USA ging der Konzernabsatz um 1% auf 68.000 Fahrzeuge zwar leicht zurück, dennoch konnten wir dort mit 71.500 Auslieferungen an Endkunden das bisher verkaufstärkste erste Quartal erzielen. Absatzstarke Monate verbuchte die Marke im ersten Quartal auch in Russland und Japan. In China war das erste Quartal in erheblichem Umfang von der Neuordnung der Vertriebsstrukturen und den anstehenden Modellwechseln geprägt. Der Konzernabsatz lag dabei über dem produktionsbedingt niedrigeren Vorjahresniveau (+9%).

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag im ersten Quartal mit 101.400 Fahrzeugen um 6% unter dem Vorjahreswert. Wesentliche Ursache hierfür waren die weiterhin angespannte Wirtschaftslage in vielen Kernmärkten und deren direkte Auswirkung auf die dortige Lkw-Nachfrage. So sank unser Lkw-Absatz in Westeuropa um 8% auf 12.000 Einheiten, im wichtigen deutschen Markt blieben unsere Verkäufe mit 6.200 Fahrzeugen hingegen fast auf dem Vorjahreswert. Wir konnten jedoch unser hohes Marktanteilsniveau sowohl in Westeuropa als auch in Deutschland halten beziehungsweise ausbauen.

In Osteuropa sanken unsere Verkaufszahlen insbesondere aufgrund des allgemeinen Nachfragerückgangs im türkischen Markt, der aktuell deutlich unter dem Niveau der vergangenen beiden starken Jahre liegt. Unsere Fahrzeugverkäufe in der NAFTA-Region verzeichneten nicht zuletzt infolge ausstehender politischer Entscheidungen im Zusammenhang mit der Staatsverschuldung in den USA mit 30.600 Einheiten einen Rückgang um 6%. Dennoch konnten wir in den Klassen 6-8 unseren Marktanteil von 37,0% auf 43,6% nochmals ausbauen. Unser Absatz in Lateinamerika stieg aufgrund der erwarteten Markterholung in Brasilien um 31% auf 13.000 Einheiten. Nachdem das kürzlich angekündigte Konjunkturprogramm in Japan noch zu keinen nennenswerten Impulsen führte, blieben die Lkw-Absätze in Japan mit 8.900 Einheiten (-9%) unter dem hohen Vorjahresniveau.

Der Absatz von **Mercedes-Benz Vans** erhöhte sich im ersten Quartal 2013 leicht auf 52.600 (i. V. 51.200) Einheiten – trotz des schwierigen Marktumfeldes in Westeuropa. Aufgrund des neuen Stadtlieferwagens Citan, der vom Markt positiv aufgenommen wurde, ging unser Absatz in Westeuropa nur leicht auf 32.600 (i. V. 34.400) Einheiten zurück. In Lateinamerika verzeichneten wir ein deutlich zweistelliges Absatzplus (+39%) auf 4.100 Einheiten. In den USA konnte die Transportersparte den Absatz um 12% auf 4.000 Einheiten steigern.

Daimler Buses steigerte den weltweiten Absatz im ersten Quartal 2013 aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Fahrgestellen in Lateinamerika um 23% auf 6.000 Einheiten. In dieser Region setzten wir 4.100 Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz ab. Das Komplettbusgeschäft in Westeuropa lag unter dem Niveau des Vorjahres.

Bei **Daimler Financial Services** stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahresquartal um 4% auf 8,6 Mrd. €. Das Vertragsvolumen lag mit 81,7 Mrd. € um 2% über dem Jahresendwert 2012. Bereinigt um Wechselkurseinflüsse stieg das Vertragsvolumen um 1%.

Der **Umsatz** von Daimler lag im ersten Quartal bei 26,1 Mrd. € und damit um 3% unter dem Vorjahreswert. Bereinigt um Wechselkursveränderungen betrug der Umsatzrückgang 1,5%.

Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars ging der Umsatz trotz steigender Absatzzahlen um 6% zurück. Hier haben sich insbesondere Veränderungen in der Absatzstruktur vor dem Hintergrund des anstehenden Modellwechsels bei der S-Klasse und der neuen E-Klasse niedergeschlagen. Bei Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans resultierte der Umsatzrückgang um jeweils 5% aus der rückläufigen Nachfrage in vielen unserer Kernmärkte. Der Umsatz bei Daimler Buses erhöhte sich gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres um 3%, allerdings wirkte sich ein veränderter Modell-Mix nach der Neuausrichtung des nordamerikanischen Geschäftsmodells dämpfend auf den Umsatzzuwachs aus.

3.01

Absatz nach Geschäftsfeldern

	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
Daimler-Konzern	501.600	502.086	-0
Mercedes-Benz Cars	341.511	338.303	+1
Daimler Trucks	101.433	107.664	-6
Mercedes-Benz Vans	52.623	51.223	+3
Daimler Buses	6.033	4.896	+23

3.02

Umsatz nach Geschäftsfeldern

in Millionen €	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
Daimler-Konzern	26.102	27.011	-3
Mercedes-Benz Cars	14.110	14.937	-6
Daimler Trucks	7.024	7.383	-5
Mercedes-Benz Vans	1.986	2.088	-5
Daimler Buses	751	730	+3
Daimler Financial Services	3.577	3.140	+14

Vorbemerkung:

Im Juni 2011 hat das IASB Änderungen an IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer« veröffentlicht, die im Juni 2012 von der EU übernommen wurden. Die Änderungen an IAS 19 sind grundsätzlich mit retrospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Die berichteten Vorjahreswerte wurden insbesondere um die Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

Ertragslage

Das EBIT des **Daimler-Konzerns** belief sich im ersten Quartal 2013 auf 917 (i. V. 2.098) Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahresniveau. [↗ 3.03](#)

Der Ergebnisrückgang spiegelt sowohl eine Verschiebung der regionalen Absatzstruktur und einen veränderten Modell-Mix bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans als auch einen Absatzrückgang bei Daimler Trucks wider. Bei Daimler Buses führte ein gestiegener Fahrzeugabsatz zu einer Verbesserung des operativen Ergebnisses, während das Ergebnis von Daimler Financial Services nahezu stabil blieb.

Die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie Effekte infolge gesunkener Abzinsungsfaktoren führten im ersten Quartal zu Aufwendungen in Höhe von 47 (i. V. 170) Mio. €. Gegenläufig ergaben sich leicht positive Wechselkurseffekte.

Die in Tabelle [↗ 3.04](#) dargestellten Sonderfaktoren haben das EBIT im ersten Quartal 2013 und 2012 beeinflusst.

3.03

EBIT nach Segmenten

in Millionen €	Q1 2013	Q1 2012 ¹	Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	460	1.230	-63
Daimler Trucks	116	376	-69
Mercedes-Benz Vans	81	167	-51
Daimler Buses	-31	-105	.
Daimler Financial Services	314	344	-9
Überleitung	-23	86	.
Daimler-Konzern	917	2.098	-56

¹ Die Vergleichszahlen wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

3.04

Sonderfaktoren im EBIT

in Millionen €	Q1 2013	Q1 2012
Daimler Trucks		
Personalanpassungen	-13	-
Daimler Buses		
Neuausrichtung Geschäftssystem	-4	-36

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im ersten Quartal 2013 mit einem EBIT von 460 Mio. € ein Ergebnis deutlich unter dem Vorjahr (i. V. 1.230 Mio. €). Die Umsatzrendite belief sich auf 3,3% (i. V. 8,2%). [↗ 3.03](#)

Das Ergebnis im ersten Quartal war geprägt von einer Verschiebung in der regionalen Absatzstruktur sowie einem veränderten Modell-Mix. Zudem trugen Aufwendungen im Zusammenhang mit Produktattraktivierungen und Aufwendungen für Kapazitätserweiterungen und Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge zum Rückgang des Ergebnisses bei. Leicht positiv wirkten Wechselkurseffekte.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag mit 116 (i. V. 376) Mio. € unter dem Vorjahresniveau. Die Umsatzrendite belief sich auf 1,7% (i. V. 5,1%). [↗ 3.03](#)

Das Ergebnis war geprägt von der insgesamt rückläufigen Absatz- und Umsatzentwicklung, die auf die Nachfrageschwäche in einigen Kernmärkten zurückzuführen ist. Weiterhin war das Ergebnis durch den Geschäftsaufbau in Indien und China, aufgrund von Produktionsanpassungen insbesondere in der NAFTA-Region und in Europa sowie infolge gestiegener Garantieforderungen belastet.

Das **Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im ersten Quartal 2013 ein operatives Ergebnis von 81 (i. V. 167) Mio. €. Die Umsatzrendite verringerte sich entsprechend auf 4,1% gegenüber 8,0% im Vorjahr. [↗ 3.03](#)

In einem Marktumfeld, das von verhaltener Nachfrage und intensivem Wettbewerb in den europäischen Absatzländern geprägt war, lag der Absatz von Mercedes-Benz Vans im ersten Quartal 2013 leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dennoch führten vor allem Veränderungen beim Produkt-Mix und in der regionalen Absatzstruktur zu einem deutlichen Ergebnisrückgang. Vorleistungen für neue Produkte einschließlich der Einführung des Sprinter Classic in Russland haben das Ergebnis zusätzlich belastet.

Das EBIT des Geschäftsfeldes **Daimler Buses** lag bei -31 (i. V. -105) Mio. €; die Umsatzrendite belief sich auf -4,1% (i. V. -14,4%). [↗ 3.03](#)

Im Vergleich zum Vorjahr konnte das operative Ergebnis aufgrund des gestiegenen Fahrzeugabsatzes (+23%) verbessert werden. Insbesondere in Lateinamerika verzeichneten wir in der Berichtsperiode deutlich höhere Auslieferungen von Fahrzeugen. Das Geschäft in Europa entwickelte sich dagegen unterschiedlich: Während sich die Nachfrage nach Stadtbussen belebte, verzeichneten die Reisebusse einen Absatzrückgang. Wechselkurseffekte und die eingeleiteten Effizienzmaßnahmen wirkten sich positiv auf das Ergebnis aus.

Die Aufwendungen zur Neuausrichtung des europäischen Geschäftssystems reduzierten sich deutlich auf 4 (i. V. 36) Mio. €.

Mit einem Ergebnis von 314 Mio. € lag das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** im ersten Quartal 2013 unter dem Ergebnis des Vorjahres (i. V. 344 Mio. €). ↗ **3.03**

Maßgeblich für diese Ergebnisentwicklung waren niedrigere Zinsmargen sowie sich normalisierende Kreditrisikokosten. Gegenläufig wirkte sich ein höheres Vertragsvolumen positiv auf das Ergebnis aus.

Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns umfasst das anteilige Ergebnis der at-equity bewerteten Beteiligung an EADS, weitere zentral verantwortete Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Geschäftsfeldern.

Im ersten Quartal 2013 betrug der Anteil von Daimler am Ergebnis der EADS 34 (i. V. 133) Mio. €. Dieser Rückgang im Ergebnisanteil beruht auch auf der Verringerung unseres Beteiligungsanteils an der EADS durch den Verkauf unseres Aktienpaketes im Dezember 2012.

Aus zentral verantworteten Sachverhalten sind Aufwendungen in Höhe von 91 (i. V. 35) Mio. € entstanden. Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im ersten Quartal 2013 ein Ertrag von 34 (i. V. Aufwand von 12) Mio. €.

Das **Zinsergebnis** lag im ersten Quartal bei -157 (i. V. -105) Mio. €. Der Anstieg der sonstigen Zinsaufwendungen stand insbesondere im Zusammenhang mit dem Vorhalten einer höheren Brutto-Liquidität bei gleichzeitig gestiegenen Finanzierungsverbindlichkeiten. Durch das deutlich niedrigere Niveau der Anlagezinsen gegenüber den Refinanzierungskosten wurde das sonstige Zinsergebnis im Vergleich zum Vorjahresquartal negativ beeinflusst. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen erhöhten sich dagegen nur leicht gegenüber dem Vorjahr.

Die im ersten Quartal 2013 ausgewiesenen **Ertragsteuern** von -196 Mio. € verminderten sich gegenüber dem Vorjahr um 372 Mio. €. Die Verringerung ist im Wesentlichen auf den niedrigeren Vorsteuergewinn zurückzuführen.

Das **Konzernergebnis** erreichte 564 (i. V. 1.425) Mio. €. Dabei entfiel auf Minderheitsanteile ein Gewinn von 28 (i. V. 78) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 536 (i. V. 1.347) Mio. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 0,50 (i. V. 1,26) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.067,7 (i. V. 1.066,4) Mio. Stück zugrunde gelegt.

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ **3.05** stieg um 0,9 Mrd. € auf 0,4 Mrd. €. Das Konzernergebnis vor Steuern war rückläufig (-1,2 Mrd. €), während sich aus der Entwicklung des Working Capital positive Einflüsse ergaben. Diese resultieren aus dem vergleichsweise geringeren Vorratsaufbau, einem niedrigeren Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie einem höheren Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Das Wachstum im Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung lag erneut auf dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraumes.

3.05

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

in Millionen €	Q1 2013	Q1 2012	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	10.996	9.576	+1.420
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	434	-473	+907
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.260	-1.123	-1.137
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.119	3.886	-1.767
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	66	-29	+95
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	11.355	11.837	-482

3.06

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1 2013	Q1 2012	Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	454	-277	+731
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.964	-1.061	-903
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	430	-630	+1.060
Übrige Anpassungen	-72	-9	-63
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-1.152	-1.977	+825

3.07

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	31.03.2013	31.12.2012	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.348	9.887	+461
Verzinsliche Wertpapiere	4.284	3.841	+443
Liquidität	14.632	13.728	+904
Finanzierungsverbindlichkeiten	-4.943	-2.883	-2.060
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	330	663	-333
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-4.613	-2.220	-2.393
Netto-Liquidität	10.019	11.508	-1.489

3.08

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	31.03.2013	31.12.2012	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.355	10.996	+359
Verzinsliche Wertpapiere	6.331	5.598	+733
Liquidität	17.686	16.594	+1.092
Finanzierungsverbindlichkeiten	-78.844	-76.251	-2.593
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	332	665	-333
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-78.512	-75.586	-2.926
Netto-Verschuldung	-60.826	-58.992	-1.834

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ 3.05 ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 2,3 (i. V. 1,1) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. In der Berichtsperiode ergaben sich insgesamt Mittelabflüsse (netto), wohingegen im Vorjahreszeitraum die Verkäufe von Wertpapieren die Käufe deutlich überstiegen. Belastend haben sich leicht gestiegene Investitionen in immaterielle Vermögenswerte ausgewirkt. Im Vorjahr waren zudem Mittelabflüsse aus Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Joint Venture von Daimler Trucks in China zu verzeichnen.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ↗ 3.05 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 2,1 (i. V. 3,9) Mrd. €, der nahezu ausschließlich auf der Aufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten (netto) beruhte.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2012 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 0,4 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 1,1 Mrd. € auf 17,7 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ 3.06, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler herausgerechnet. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Erwerbe von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften hinzugerechnet.

Der Free Cash Flow belief sich im ersten Quartal 2013 auf -1,2 Mrd. €.

Den positiven Ergebnisbeiträgen des Industriegeschäfts stand ein Anstieg im Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 0,4 Mrd. € gegenüber. Positive Effekte resultierten aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. Belastend wirkten hohe Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Darüber hinaus verminderten Ertragsteuer- und Zinszahlungen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ 3.07](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungs-gesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Gegenüber dem 31. Dezember 2012 verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 1,5 Mrd. € auf 10,0 Mrd. €. Der Rückgang war im Wesentlichen auf den Free Cash Flow von -1,2 Mrd. € zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2012 um 1,8 Mrd. € erhöht. Dieser Anstieg resultiert vor allem aus der Entwicklung des industriellen Free Cash Flow.

[↗ 3.08](#)

Der Daimler-Konzern hat im ersten Quartal 2013 die günstigen Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten zur **Refinanzierung** genutzt. Im Januar 2013 emittierte die Daimler Finance North America LLC im US-amerikanischen Kapitalmarkt in einer Transaktion Anleihen mit zwei-, drei- und fünfjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 3 Mrd. US-\$. Im März 2013 begab die Daimler AG im Rahmen einer Benchmark-Emission Anleihen im Volumen von 1,5 Mrd. € mit Laufzeiten bis Juli 2016 und März 2023. Im ersten Quartal sind aus der Emission von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 4,7 (i. V. 4,6) Mrd. € zugeflossen; die Abflüsse aus fälligen Anleihen betragen 1,5 (i. V. 3,1) Mrd. €.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2012 von 163,1 Mrd. € auf 168,4 Mrd. € an; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 4,1 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 87,2 (i. V. 85,5) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungsgeschäft; dies entspricht wie im Vorjahr 52% aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf das gestiegene Finanzdienstleistungsgeschäft sowie auf eine höhere Liquidität (Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und verzinsliche Wertpapiere) und einen gestiegenen Vorratsbestand zurückzuführen. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie ein gestiegenes Eigenkapital zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 42% über dem Niveau des Vorjahres (41%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden beträgt wie im Vorjahr 36% der Bilanzsumme.

3.09

Verkürzte Konzernbilanz

in Millionen €	31.03.2013	31.12.2012 ¹	Veränd. in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	9.009	8.885	+1
Sachanlagen	20.905	20.599	+1
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	76.658	75.118	+2
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.391	4.304	+2
Vorräte	18.959	17.720	+7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.058	7.543	+7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.355	10.996	+3
Verzinsliche Wertpapiere	6.331	5.598	+13
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.903	5.960	-1
Sonstige Vermögenswerte	6.785	6.339	+7
Summe Aktiva	168.354	163.062	+3
Passiva			
Eigenkapital	40.181	39.330	+2
Rückstellungen	25.000	24.474	+2
Finanzierungsverbindlichkeiten	78.844	76.251	+3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.161	8.832	+15
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.112	8.449	-4
Sonstige Schulden	6.056	5.726	+6
Summe Passiva	168.354	163.062	+3

¹ Die Vergleichszahlen wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Zwischenabschluss entnommen werden.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** in Höhe von 9,0 (i. V. 8,9) Mrd. € beinhalten wie auch im Vorjahr 7,2 Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten sowie 0,7 Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 67% auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 26% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die Investitionen in **Sachanlagen** lagen über den Abschreibungen; damit stiegen die Sachanlagen auf 20,9 (i. V. 20,6) Mrd. €. Im ersten Quartal 2013 wurden insgesamt 1,1 Mrd. € schwerpunktmäßig an deutschen Standorten für den Anlauf neuer Produkte und die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** stiegen auf insgesamt 76,7 (i. V. 75,1) Mrd. € an. Der wechsellkursbereinigte Anstieg in Höhe von 0,7 Mrd. € war durch das gestiegene Neugeschäft aufgrund des hohen Absatzvolumens der automobilen Geschäftsfelder bedingt. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt nahezu unverändert bei 46%.

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 4,4 (i. V. 4,3) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte unserer Beteiligungen an der EADS, der Engine Holding, den chinesischen Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive für das Lkw-Geschäft und Beijing Benz Automotive im Pkw-Bereich sowie Kamaz. Der Anstieg beruht vor allem auf dem anteiligen Ergebnis aus diesen Beteiligungen.

Die **Vorräte** stiegen um 1,2 Mrd. € auf 19,0 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt wie im Vorjahr 11%. Die Einführung neuer Modelle insbesondere im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars führten zu einem Anstieg der Fertigen Erzeugnisse um 0,9 Mrd. € auf 14,1 Mrd. €.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben sich entsprechend zum Absatz um 0,5 Mrd. € auf 8,1 Mrd. € erhöht.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem Jahresende 2012 um 0,4 Mrd. € auf 11,4 Mrd. € an.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2012 von 5,6 Mrd. € auf 6,3 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen grundsätzlich ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** gingen um 0,1 Mrd. € auf 5,9 Mrd. € zurück. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen unter anderem an Renault und Nissan, aus derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 6,8 (i. V. 6,3) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2012 um 0,9 Mrd. € auf 40,2 Mrd. €. Das den Aktionären zustehende Eigenkapital stieg hierbei auf 38,8 (i. V. 37,9) Mrd. €. Der wechsellkursbereinigte Anstieg von 0,7 Mrd. € resultiert im Wesentlichen aus dem positiven Konzernergebnis in Höhe von 0,6 Mrd. €.

Die **Eigenkapitalquote** lag bei 22,5% (i. V. 22,7%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 38,3% (i. V. 39,8%). Die Eigenkapitalquoten 2012 sind um die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2012 bereinigt.

Die **Rückstellungen** sind auf 25,0 (i. V. 24,5) Mrd. € gestiegen; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt wie im Vorjahr 15%. Sie umfassen insbesondere die Pensionsverpflichtungen (11,3 Mrd. €) sowie die Verpflichtungen für Produktgarantien (5,0 Mrd. €), für den Personal- und Sozialbereich (2,9 Mrd. €) und für Ertragsteuern (2,0 Mrd. €).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** stiegen um 2,6 Mrd. € auf 78,8 Mrd. € an. Der wechsellkursbereinigte Anstieg in Höhe von 2,0 Mrd. € ist im Wesentlichen auf das wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 50% auf Anleihen, 25% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 16% auf Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft sowie 6% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund des unterjährigen Produktionsverlaufs auf 10,2 (i. V. 8,8) Mrd. € erhöht.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen um 0,3 Mrd. € auf 8,1 Mrd. € zurück. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, erhaltene Kautionen und Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung sowie die derivativen Finanzinstrumente und Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 6,1 (i. V. 5,7) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten.

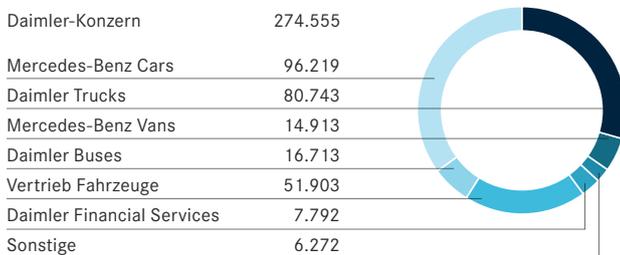
Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz [7 5.03](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 5.04](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

Mitarbeiter

Zum Ende des ersten Quartals 2013 waren bei Daimler weltweit 274.555 (i. V. 274.127) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 166.265 (i. V. 168.017) in Deutschland tätig; 21.702 (i. V. 21.520) waren es in den USA, 14.622 (i. V. 14.737) in Brasilien und 11.242 (i. V. 11.344) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren zum Ende des ersten Quartals 1.743 (i. V. 2.269) Beschäftigte tätig. Die Belegschaftsveränderung in China resultiert aus dem Übergang der Vertriebsorganisationen im Pkw-Bereich in eine nicht konsolidierte Joint-Venture-Gesellschaft. Außerdem werden in Südafrika Mitarbeiter in Vertriebsfunktionen, die bisher dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars zugeordnet waren, nun innerhalb der Vertriebsorganisation berichtet.

3.10

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern



Wichtige Ereignisse

Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat am 10. April 2013 Andrea Jung als Nachfolgerin für das ausscheidende Mitglied Lynton R. Wilson in den Aufsichtsrat gewählt. Frau Jung ist bis zum Ende der Hauptversammlung 2018 als Mitglied des Kontrollgremiums der Daimler AG gewählt.

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat außerdem die Amtszeiten von Sari Baldauf und Dr. Jürgen Hambrecht als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat um jeweils fünf Jahre verlängert.

Am 13. März 2013 wurden zudem die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat neu gewählt. Anstelle der bisherigen Mitglieder Ansgar Osseforth und Uwe Werner wurden Elke Tönjes-Werner und Wolfgang Nieke neu gewählt. Als Gewerkschaftsvertreterin wird künftig Sabine Maaßen anstelle von Dr. Thomas Klebe im Aufsichtsrat vertreten sein. Dr. Frank Weber wird in der neuen Aufsichtsratsperiode anstelle von Prof. Dr. Heinrich Flegel die leitenden Angestellten repräsentieren. Die Wahl wurde mit Ablauf der Hauptversammlung am 10. April 2013 wirksam.

Im Februar 2013 hat der Aufsichtsrat der Daimler AG durch einstimmigen Beschluss den Vertrag von Dr. Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars, bis zum 31. Dezember 2016 verlängert. Ebenfalls bis zum 31. Dezember 2016 verlängert wurde der Vertrag von Prof. Dr. Thomas Weber, Vorstand für Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung.

Zum 1. April 2013 übernahm Andreas Renschler das Vorstandsressort Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Pkw & Mercedes-Benz Vans. Gleichzeitig übernahm Dr. Wolfgang Bernhard das Vorstandsressort Daimler Trucks.

Weitere Informationen können dem aktuellen Geschäftsbericht entnommen werden.

Daimler AG beteiligt sich mit 12% an BAIC Motor

Die Daimler AG und die Beijing Automotive Group (BAIC) werden ihre bereits enge strategische Partnerschaft deutlich verstärken: Vertreter beider Unternehmen haben am 1. Februar 2013 eine verbindliche Erklärung unterzeichnet, wonach Daimler rund 0,6 Mrd. € in BAIC Motor investieren wird. BAIC Motor ist die Pkw-Sparte der BAIC Gruppe, eines der führenden Automobilunternehmen in China. Dieser gemeinsame strategische Schritt erfolgt im Vorfeld des geplanten Börsengangs von BAIC Motor. Die Beteiligung wird durch die Ausgabe neuer Aktien an Daimler vollzogen und einem Anteil von 12% an BAIC Motor entsprechen. Das Abkommen ist noch von den zuständigen Behörden zu genehmigen. Die Genehmigung für den Abschluss der Transaktion wird mindestens neun Monate beanspruchen.

Nachtragsbericht

Am 27. März 2013 hat die außerordentliche Hauptversammlung der EADS der neuen Führungs- und Aktionärsstruktur zugestimmt. Anschließend wurde am 2. April 2013 der im Jahr 2000 geschlossene Aktionärspakt aufgelöst und durch einen neuen Aktionärspakt ohne Beteiligung von Daimler ersetzt. Gleichzeitig wurden die bisher von Daimler gehaltenen, aber wirtschaftlich den Dedalus-Investoren zustehenden EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren übergeben. Mit der Auflösung des bisherigen Aktionärspakts hat Daimler seinen maßgeblichen Einfluss bei EADS verloren. Durch den Verlust des maßgeblichen Einflusses beziehungsweise durch die Übergabe der EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren erfolgte am 2. April eine ergebniswirksame Neubewertung der EADS-Aktien mit dem aktuellen, höheren Börsenkurs der EADS. Insgesamt wird sich hieraus im zweiten Quartal 2013 im Konzern-EBIT ein Ertrag von rund 2,9 Mrd. € ergeben, der zur Hälfte den Daimler-Aktionären und zur anderen Hälfte den Dedalus-Investoren zusteht. Dabei handelt es sich um einen reinen Buchgewinn ohne Zahlungsmittelzufluss.

Am 16. April 2013 hat der Konzern bekannt gegeben, seinen verbleibenden EADS-Anteil von rd. 7,4% über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren zu verkaufen. Der Verkauf ist am 17. April 2013 mit einem Angebotspreis von 37 € je EADS-Aktie erfolgt; hieraus wird sich im zweiten Quartal 2013 im Konzern-EBIT ein zusätzlicher Aufwand von voraussichtlich rund 0,2 Mrd. € ergeben. Der Aufwand resultiert aus dem im Vergleich zum 2. April 2013 zwischenzeitlich gesunkenen EADS-Aktienkurs. Der Verkauf wird im zweiten Quartal 2013 zu einem Zahlungsmittelzufluss von rund 2,2 Mrd. € führen. Nach Abschluss der Transaktion hält Daimler keine Anteile mehr an EADS. Der Konzern hat darüber hinaus jeweils mit Goldman Sachs und Morgan Stanley eine Vereinbarung mit Barabwicklung abgeschlossen, die es ermöglicht, bis zum Jahresende 2013 in begrenztem Umfang an einem möglichen Kursanstieg der EADS-Aktien zu partizipieren.

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 2012 auf den Seiten 125 bis 132 und auf der Seite 137 getroffenen Aussagen sowie auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Zwischenberichts.

Zu Beginn des zweiten Quartals 2013 haben die konjunkturellen Risiken zwar leicht abgenommen, aber sich noch keineswegs aufgelöst. In der Europäischen Währungsunion (EWU) zeigen die jüngsten Turbulenzen an den Finanzmärkten, dass die Staatsschuldenkrise bei Weitem noch nicht vorüber ist. Auch wenn die Gefahr eines Auseinanderbrechens der Eurozone inzwischen deutlich geringer ist als noch im vergangenen Sommer, kann ein Wiederaufflammen der Krise nicht ausgeschlossen werden. Zusätzlich zu den Problemen in kleineren Peripherieländern werden die Finanzmärkte dabei vor allem auf die weitere Entwicklung in Italien und Spanien schauen. In den USA wurden zwar tief greifende Folgen der Fiskalklippe vermieden, aber fiskalpolitisch gibt es noch erheblichen Handlungsbedarf. Dies gilt für die Erhöhung der staatlichen Schuldengrenze ebenso wie für die Ausgestaltung der in Zukunft anfallenden automatischen Budgetkürzungen. In China werden die nächsten Monate zeigen müssen, ob die eingeleiteten Maßnahmen die Konjunktur tatsächlich wieder auf einen soliden Wachstumspfad geführt haben. Nahezu unvermindert sind die geopolitischen Spannungen im Nahen und Mittleren Osten, was sich insbesondere in einer hohen Preisvolatilität an den Rohstoffmärkten, vor allem beim Rohöl, bemerkbar macht. Auch die neuerlichen Spannungen auf der koreanischen Halbinsel sind Anlass für Unsicherheit. Eine weitere potenzielle Risikoquelle liegt in der ausgesprochen expansiven Geldpolitik einiger Notenbanken – und dies nicht nur hinsichtlich inflationärer Gefahren oder möglicher Wechselkursverwerfungen. Angesichts der relativ moderaten Entwicklung der Weltwirtschaft ist global eher zu viel Liquidität vorhanden, die sich ihre Kanäle sucht und zu spekulativen Blasen und damit Überhitzungen führen kann.

Ausblick

Zu Beginn des zweiten Quartals entwickelt sich die Weltwirtschaft weiterhin deutlich unter ihrem langfristigen Wachstumstrend. Die verfügbaren Frühindikatoren wie Geschäfts- und Konsumklima, Auftragseingänge oder Warenhandel lassen allerdings hoffen, dass die globale Konjunktur in den nächsten Quartalen leicht an Dynamik gewinnen könnte und somit das erste Quartal 2013 den Tiefpunkt markiert haben dürfte. Mit entscheidend wird dabei sein, ob auch die Konjunktur in der Europäischen Währungsunion endlich wieder anzieht. Aber selbst bei einer moderaten Erholung im weiteren Jahresverlauf bleibt für die EWU die Stagnation der Wirtschaftsleistung auf dem Vorjahresniveau ein sehr anspruchsvolles Ziel. Setzt sich dagegen die eher enttäuschende Entwicklung des ersten Quartals fort, kann ein erneuter Rückgang nicht vermieden werden. In den USA sind die Perspektiven zwar deutlich besser, aber auch hier verhindern die fiskalischen Sparmaßnahmen eine stärkere Entwicklung. Nachdem für China bisher ein Wachstum von über 8% prognostiziert wurde, könnte es nach der Bekanntgabe der Wachstumszahlen für das erste Quartal mit 7,7% dazu kommen, dass die Erwartungen für das Gesamtjahr leicht nach unten revidiert werden müssen. Erfreulicherweise werden für Brasilien und Indien nach wie vor höhere Zuwachsraten als im Vorjahr erwartet, wenngleich auch Brasilien offensichtlich mit weniger Schwung aus der Krise des vergangenen Jahres kommt als erhofft. Eine allmähliche Belebung in den Industrie- und Schwellenländern unterstellt, sollte die Weltwirtschaft dieses Jahr um rund 2,5 bis bestenfalls 3% wachsen. Allerdings bleibt die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft angesichts der eher schwachen Ausgangslage sowie weiterhin vorhandener Risiken ausgesprochen fragil und anfällig für externe Störungen.

Die **weltweite Pkw-Nachfrage** dürfte nach derzeitiger Einschätzung im laufenden Jahr in einer Größenordnung von 2 bis 4% wachsen. Dieses Wachstum sollte dabei überwiegend vom anhaltend robusten Nachfrageanstieg in den USA und vom weiterhin expandierenden chinesischen Markt bestimmt werden. Zwar dürfte sich die Wachstumsrate im US-Markt nur noch im einstelligen Bereich bewegen, mit deutlich über 15 Mio. Einheiten wird aber voraussichtlich das höchste Zulassungsniveau seit sechs Jahren erzielt. Der Zuwachs im chinesischen Markt könnte dank der volkswirtschaftlichen Belebung ein wenig höher ausfallen als im Vorjahr. Dagegen ist für den westeuropäischen Markt infolge der anhaltenden Konjunkturschwäche erneut ein Rückgang zu erwarten. Damit wird sich die Nachfrage auch weiterhin auf dem tiefsten Stand seit 20 Jahren bewegen. Der deutsche Markt kann sich von dieser Entwicklung nicht abkoppeln und dürfte das Vorjahresniveau erkennbar verfehlen. Ein Rückgang ist auch für den japanischen Markt zu erwarten, was vor allem auf das Vorjahresniveau zurückzuführen ist, das wegen staatlicher Kaufanreize außergewöhnlich hoch war. Für die Pkw-Märkte in den großen Schwellenländern sind die Wachstumsperspektiven abgesehen von China insgesamt eher verhalten. In Indien wird sich das Wachstum im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich deutlich abschwächen, und auch die Zahl der Autoverkäufe in Russland dürfte nur noch moderat ansteigen.

Bei der **weltweiten Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** ist für das Jahr 2013 nach derzeitigem Stand mit einem erkennbaren Zuwachs zu rechnen. Dieser hängt aber ganz entscheidend von der Entwicklung des weltgrößten Marktes China ab. Dort wird eine spürbare Erholung der Nachfrage erwartet, der Jahresstart lag jedoch unter diesen Erwartungen. In Nordamerika dürfte sich die Nachfrage in den kommenden Monaten stabilisieren. Für das Gesamtjahr erwarten wir aus heutiger Sicht jedoch einen Marktrückgang von bis zu 5%. Für den europäischen Lkw-Markt gehen wir angesichts des weiterhin schwachen wirtschaftlichen Umfelds von einem Rückgang von rund 5% aus. In Japan könnte das Marktvolumen um bis zu 5% unter dem Niveau des Vorjahres liegen, wobei mögliche Effekte des neuen Konjunkturprogramms der japanischen Regierung aus heutiger Sicht noch schwer abzuschätzen sind. Für den brasilianischen Markt ist dank besserer volkswirtschaftlicher Perspektiven und weiterhin günstiger Finanzierungsbedingungen mit einer moderaten Erholung und einem Zuwachs von bis zu 10% zu rechnen. Der russische Markt hat inzwischen wieder annähernd das Vorkrisenniveau erreicht und dürfte im Jahr 2013 nochmals moderat zulegen. In Indien ist dagegen aufgrund der weiterhin unterdurchschnittlichen wirtschaftlichen Dynamik mit einem Rückgang der Lkw-Nachfrage zu rechnen.

Nach einer schwachen Entwicklung im europäischen **Transportermarkt** im ersten Quartal 2013 rechnen wir für die weiteren Quartale des laufenden Jahres mit einer schrittweisen Nachfragebelebung, sodass wir für das Gesamtjahr von einem Rückgang von rund 5% ausgehen. Dabei dürfte insbesondere die Nachfrage in den südeuropäischen Ländern schwach bleiben. Positiv ist der Ausblick für die USA: Dort gehen wir von einem weiteren Anstieg des Marktes für große Transporter aus. In Lateinamerika dürfte der Markt für große Transporter nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr wieder zulegen. In China rechnen wir für den von uns adressierten Markt mit einer leichten Erholung.

Bei den **Bussen** erwarten wir für Westeuropa ein Marktvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. In Lateinamerika dürfte die Busnachfrage nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2012 wieder moderat zulegen. Dabei sollte sich der Markt für Busse in Brasilien mittelfristig auch im Hinblick auf die anstehende Fußball-Weltmeisterschaft 2014 und die Olympischen Spiele 2016 beleben.

Auf Basis der Planungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2013 weiter gesteigert werden kann.

Mercedes-Benz Cars geht den Weg der Offensive »Mercedes-Benz 2020« konsequent weiter. Zahlreiche Modellwechsel und neue Produkte sollten dafür sorgen, dass das Geschäftsfeld im Jahr 2013 beim Absatz einen neuen Rekordwert erreichen wird. Einen großen Beitrag zum Absatzwachstum werden voraussichtlich die neuen Modelle im volumenstarken Kompaktwagensegment leisten. Nach dem sehr erfolgreichen Start der A-Klasse und der B-Klasse ist seit Mitte April 2013 mit dem viertürigen Coupé CLA bereits das dritte Modell auf Basis der neuen Kompaktwagenarchitektur auf dem Markt. Ebenfalls seit April sind nach einer umfangreichen Überarbeitung die neue E-Klasse Limousine und das T-Modell bei den Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertriebspartnern erhältlich. Für zusätzliche Absatzimpulse sollen ab Juni 2013 dann auch die neuen E-Klasse Coupés und Cabriolets sorgen. Im Juni 2013 wird zudem der

elektrisch angetriebene und somit lokal emissionsfreie Supersportwagen SLS AMG Coupé Electric Drive auf den Markt kommen. Für das zweite Halbjahr 2013 erwartet Mercedes-Benz vor allem dank der Einführung der völlig neu entwickelten S-Klasse deutliche Zuwächse im Luxussegment. Als wichtigste Modellneuheit des Jahres 2013 wird die neue S-Klasse mit richtungsweisenden Innovationen neue Maßstäbe in Bezug auf komfortables und sicheres Fahren setzen, die unter dem Dachbegriff »Mercedes-Benz Intelligent Drive« zusammengefasst sind. Daneben wird die Marke Mercedes-Benz auch im Jahr 2013 weiterhin vom großen Markterfolg der Modelle im Geländewagensegment profitieren.

Die Marke smart sieht gute Chancen, dass der einzigartige Zweisitzer im hart umkämpften Kleinwagensegment auch 2013 dem weiter fortschreitenden Lebenszyklus trotzen kann und wieder eine Stückzahl in der Größenordnung des Vorjahres erreicht.

Daimler Trucks rechnet für das aktuelle Jahr insgesamt mit leicht steigenden Verkaufszahlen. In der ersten Jahreshälfte führt jedoch die anhaltend schwierige Verfassung der Wirtschaft in einigen Kernmärkten voraussichtlich zu einem eher verhaltenen oder gar negativen Absatzverlauf. Als Gegenpol zu den wirtschaftlich schwierigen Voraussetzungen steht die nun weitgehend abgeschlossene, umfangreiche Produktoffensive in allen relevanten Regionen. Diese hat uns in eine sehr gute Ausgangsposition gebracht: In Europa wird die bereits deutlich vor Inkrafttreten der strengeren Emissionsnorm Euro VI komplett verfügbare Produktpalette mit Actros und Antos sowie dem neuen Arocs für den Bausektor und dem neuen Atego für Absatzimpulse sorgen. In der NAFTA-Region werden wir dank unseres hervorragenden Fahrzeugangebots in Kombination mit den starken Detroit-Komponenten unsere Wettbewerbsposition behaupten. Als überzeugendes Verkaufsargument dient beispielsweise beim Freightliner Cascadia Evolution eine zusätzliche Kraftstoffeinsparung unter anderem durch Optimierungen bei der Aerodynamik und dem Antrieb von nochmals 5% gegenüber seinem Vorgänger, dem bisherigen Benchmark am Markt.

Auch 2013 werden unsere Marken Fuso und BharatBenz einen wichtigen Beitrag zum Absatzwachstum leisten. So werden künftig auch Lkw der Marke Fuso in Chennai produziert und dann in die asiatischen Märkte außerhalb Indiens und nach Afrika exportiert. Der Fuso Canter und seine seit 2012 auch in Europa produzierte Hybridversion dürften für zusätzliche Nachfrageimpulse sorgen. Darüber hinaus werden wir in Indien weitere Modelle unserer BharatBenz Lkw auf den Markt bringen sowie das Vertriebs- und Servicenetz weiter ausbauen. In Russland und in China erweitern wir schrittweise die Zusammenarbeit mit unseren lokalen Partnern Kamaz und Foton und schaffen damit die Voraussetzungen für die weitere Erschließung dieser Wachstumsmärkte.

Mercedes-Benz Vans geht für das Jahr 2013 von einer Steigerung des Absatzes aus. Auf der Produktseite dürften hierzu der neue Mercedes-Benz Citan und ab Mitte des Jahres 2013 auch die neue Generation des Sprinter beitragen. Auch die lokale Fertigung des Sprinter Classic ab dem zweiten Quartal 2013 in Russland sollte es uns ermöglichen, den Absatz in diesem Wachstumsmarkt weiter zu steigern.

Daimler Buses geht für das Jahr 2013 von einem deutlichen Absatzanstieg aus, wobei sich der Anteil der Fahrgestelle am Gesamtabsatz positiv entwickeln dürfte. Insbesondere in Lateinamerika erwarten wir für das Jahr 2013 eine deutliche Belebung der Nachfrage. Für das Komplettbusgeschäft in Europa gehen wir von einer stabilen Entwicklung auf gleichbleibend schwachem Niveau aus.

Daimler Financial Services rechnet für das Gesamtjahr 2013 mit einem weiteren Anstieg von Neugeschäft und Vertragsvolumen.

Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2012 gehen wir davon aus, dass der **Konzernumsatz** von Daimler im Jahr 2013 weiter zunehmen wird. In regionaler Hinsicht rechnen wir für die Schwellenländer und für Nordamerika mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Aufgrund der geplanten Produktneuheiten, einer zunehmenden Wirkung der eingeleiteten Effizienzprogramme und der Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte erwarten wir für das zweite Halbjahr 2013 eine Ergebnisverbesserung gegenüber dem Niveau der ersten Jahreshälfte. Infolge des Wegfalls der EADS-At-equity-Ergebnisse im Jahresverlauf, reduzierter Markterwartungen und des schwächer als erwarteten EBIT im ersten Quartal, erwartet der Konzern für das Gesamtjahr 2013 ein **EBIT aus dem laufenden Geschäft** unter dem Niveau des Vorjahres.

Bei Mercedes-Benz Cars rechnen wir für das Gesamtjahr mit einem EBIT unter dem Niveau des Vorjahres. Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans erwarten ein EBIT aus dem laufenden Geschäft in der Größenordnung des Vorjahres, während Daimler Buses das Ergebnis des Jahres 2012 übertreffen sollte. Im Jahr 2014 und in den Folgejahren erwarten wir für alle automobilen Geschäftsfelder und den Konzern eine Verbesserung der operativen Ergebnisse. Für Daimler Financial Services gehen wir von einer stabilen Ergebnisentwicklung aus.

Aus heutiger Sicht gehen wir davon aus, dass die weltweite **Zahl der Beschäftigten** im Vergleich zum Jahresende 2012 weitgehend stabil bleiben wird.

Mercedes-Benz Cars

Absatz erreicht hohes Niveau

Erfolgreicher Start der Modelloffensive im Oberklassesegment

Weltpremiere des CLA und der B-Klasse Electric Drive

EBIT von 460 (i. V. 1.230) Mio. €

4.01

€-Werte in Millionen	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
EBIT	460	1.230	-63
Umsatz	14.110	14.937	-6
Absatz	341.511	338.303	+1
Produktion	374.041	364.009	+3
Beschäftigte (31.03.)	96.219	99.858	-4

4.02

Absatz	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
Gesamt	341.511	338.303	+1
Westeuropa	149.691	156.274	-4
Deutschland	61.130	64.668	-5
USA	67.998	68.603	-1
China	46.412	42.518	+9
Übrige Märkte	77.410	70.908	+9

Neuer Absatzrekord im ersten Quartal

Mercedes-Benz Cars erzielte im ersten Quartal 2013 erneut ein hohes Niveau beim Absatz. Insgesamt stiegen die Verkäufe der Pkw-Sparte auf 341.500 (i. V. 338.300) Einheiten. Der Umsatz sank um 6% auf 14,1 Mrd. €. Das EBIT belief sich auf 460 (i. V. 1.230) Mio. €.

Trotz eines schwierigen und unter den Erwartungen liegenden Starts des europäischen Automobilmarktes in das Jahr 2013 konnte Mercedes-Benz Cars in Westeuropa dank des großen Erfolgs der neuen Kompaktklasse Marktanteile hinzugewinnen. Im stark rückläufigen deutschen Markt wurden im ersten Quartal 61.100 (i. V. 64.700) Einheiten verkauft, in Westeuropa waren es 149.700 (i. V. 156.300) Einheiten. In den USA wurden seit Januar 71.500 (+12%) Fahrzeuge an Endkunden ausgeliefert, womit das Unternehmen dort das bisher stärkste erste Quartal erzielte. Der Konzernabsatz ging in den USA leicht zurück. Absatzstarke Monate verbuchte Mercedes-Benz Cars im ersten Quartal in Russland (+9%) und Japan (+7%). In China war das erste Quartal in erheblichem Umfang von der Neuordnung der Vertriebsstrukturen und den anstehenden Modellwechseln geprägt. Der Konzernabsatz lag dabei über dem produktionsbedingt niedrigeren Vorjahresniveau (+9%).

Neue Kompakte und Geländewagen stark

Bei den Baureihen von Mercedes-Benz liefen die neuen Kompakten im ersten Quartal besonders gut: Von Januar bis März wurden 79.200 A- und B-Klassen verkauft (+52%). Weiterhin erfreulich entwickeln sich auch die SUVs mit Stern: Im ersten Quartal wurden weltweit 72.100 Einheiten abgesetzt (+18%). Dabei verzeichneten sowohl der GLK, der GL, die M-Klasse als auch die G-Klasse neue Verkaufsbewerte. Vom smart fortwo verkauften wir von Januar bis März 26.400 (i. V. 27.300) Einheiten.

Modelloffensive im Oberklasse- und Kompaktsegment

Mit der Weltpremiere der neuen E-Klasse auf der North American International Auto Show startete Mercedes-Benz seine breit angelegte Produktoffensive im Oberklassesegment. In allen E-Klasse Modellen sind bereits viele neue Assistenzsysteme aus der künftigen S-Klasse verfügbar – gebündelt als »Mercedes-Benz Intelligent Drive«. Für nochmals deutlich verbesserte Effizienz sorgen neue, kraftvolle BlueDIRECT Vierzylinder-Benzinmotoren mit Direkteinspritzung. Damit erreicht die E-Klasse die Effizienzklasse A. In Detroit zeigte Mercedes-Benz auch erstmals die neue CLA-Klasse. Mit weltbesten Aerodynamik (cw 0,22), avantgardistischem Coupé-Design und dem Allradantrieb 4MATIC begründet der CLA ein neues Segment.

Ohne Emissionen – mit Stern

Lokal emissionsfreie Elektrofahrzeuge sind ein wesentlicher Bestandteil der Mercedes-Benz Strategie für nachhaltige Mobilität. Ende März feierte die neue B-Klasse Electric Drive auf der Messe in New York ihre Weltpremiere. Dank des drehmomentstarken Elektromotors und der leistungsstarken Batterie garantiert die B-Klasse Electric Drive lokal emissionsfreien Fahrspaß auf 200 km Reichweite. Mit ihrem großzügigen und variablen Innenraum eignet sie sich als vollwertiges und sehr vielseitiges Freizeit- und Familienfahrzeug. Die B-Klasse Electric Drive kann bereits ab Herbst in den USA bestellt werden.

Fit for Leadership verläuft planmäßig

Die Generierung von Maßnahmen im Rahmen des Programms Fit for Leadership verläuft planmäßig. Im Jahresverlauf werden die Effizienzmaßnahmen zunehmend ihre positive Wirkung im Ergebnis entfalten.

Erfolgreiche Anläufe und hohe Auslastung der Werke

Im ersten Quartal 2013 sind wichtige neue Produkte von Mercedes-Benz in Top-Qualität angelaufen: Im Werk Kecskemét wird seit Januar 2013 das neue viertürige, kompakte Coupé CLA gefertigt. In Sindelfingen hat im März die Produktion der neuen E-Klasse begonnen. Die Pkw-Produktion ist weiterhin sehr gut ausgelastet. Um alle Kundenwünsche zu erfüllen, werden zahlreiche Sonderschichten gefahren.

Daimler Trucks

Schwache Marktentwicklung beeinflusst Absatz

Produktoffensive bringt weltweit starke Fahrzeuge und Komponenten

Konkrete Maßnahmen im Effizienz- und Wachstumsprogramm Daimler Trucks #1 eingeleitet

EBIT von 116 (i. V. 376) Mio. €

4.03

€-Werte in Millionen	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
EBIT	116	376	-69
Umsatz	7.024	7.383	-5
Absatz	101.433	107.664	-6
Produktion	111.150	114.563	-3
Beschäftigte (31.03.)	80.743	79.032	+2

Absatz unter Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Trucks ging im ersten Quartal um 6% auf 101.400 Einheiten zurück. Der Umsatz erreichte 7,0 Mrd. € (-5%). Das EBIT lag bei 116 (i. V. 376) Mio. €.

Schwache Marktentwicklung beeinflusst Absatz

In Westeuropa führte die weiterhin angespannte Wirtschaftslage zu einem Nachfragerückgang im Segment mittlerer und schwerer Lkw. Auch unsere Verkäufe blieben hier mit 12.000 Fahrzeugen um 8% unter dem Vorjahreswert. In Deutschland fiel der Absatzrückgang mit 3% moderater aus. Sowohl in der Region Westeuropa als auch im Kernmarkt Deutschland sind wir mit Marktanteilen von 22,5% beziehungsweise 41,2% weiterhin deutlicher Marktführer. In Osteuropa belastete speziell der Nachfragerückgang in der Türkei den Lkw-Absatz. Mit 30.600 verkauften Fahrzeugen war unser Absatz in der NAFTA-Region um 6% niedriger als im Vorjahr. Der schwächere Marktverlauf ist einerseits auf das hohe Vergleichsniveau des Vorjahres zurückzuführen; andererseits ist er die Folge ausstehender Entscheidungen im Zusammenhang mit der Staatsverschuldung in den USA. Dennoch konnten wir in den Klassen 6-8 unseren Marktanteil von 37,0% auf 43,6% nochmals ausbauen. In Lateinamerika bewegte sich der Markt wie erwartet auf moderatem Erholungskurs; unser Absatz stieg dort um 31% auf 13.000 Einheiten. Eine deutliche Abkühlung war in den asiatischen Märkten erkennbar: Der Absatz reduzierte sich hier um 12% auf 35.200 Einheiten. In einem anspruchsvollen Wettbewerbsumfeld führte das kürzlich angekündigte Konjunkturprogramm in Japan noch zu keinen nennenswerten Impulsen.

Konkrete Maßnahmenumsetzung mit Daimler Trucks #1

Zu Jahresbeginn haben wir Personalmaßnahmen an mehreren Standorten angekündigt. Damit passen wir unsere Kapazitäten in der NAFTA-Region der geringeren Nachfrage an; in Europa und Brasilien verbessern wir so strukturell unsere Kostenposition. Darüber hinaus implementieren wir ein neues Geschäftsmodell für Asien, mit dem wir unsere Aktivitäten dort bündeln und optimieren. Ziel ist es, Wachstums- und Synergiepotenziale bei Einkauf, Produktion und Vertrieb sowie im Produktportfolio

4.04

Absatz	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
Gesamt	101.433	107.664	-6
Westeuropa	11.968	13.066	-8
USA	26.641	27.432	-3
Lateinamerika (ohne Mexiko)	12.987	9.931	+31
Asien	35.221	40.047	-12
Übrige Märkte	14.616	17.188	-15
BFDA (Auman Trucks)	23.001	0	.
Gesamt (einschließlich BFDA)	124.434	107.664	+16

zu realisieren. So werden künftig auch Lkw der Marke Fuso im indischen Chennai produziert und dann exportiert, vor allem nach Asien und nach Afrika.

Daimler Trucks schließt Euro-VI-Offensive ab

Mit der Vorstellung des neuen Arocs für den Baustelleneinsatz als dritter Variante der neuen schweren Baureihe sowie des neuen Atego komplettiert Daimler Trucks seine Euro-VI-Palette bereits deutlich vor Inkrafttreten der Vorschrift zum Jahreswechsel.

Modulstrategie auch im neuen Cascadia umgesetzt

Das Werk Gaggenau produziert nun auch Getriebe für den Einsatz im Freightliner Cascadia. Mit dem »DT12«-Automatikgetriebe setzt Daimler Trucks einen weiteren Schritt in der Modul- und Gleichteilestrategie um, denn die PowerShift-Modelle werden bereits im neuen Actros und im Fuso Super Great verbaut. Der seit Anfang 2013 produzierte Cascadia Evolution, eine Weiterentwicklung des bewährten Freightliner-Lkw, startet mit einer zusätzlichen Kraftstoffeinsparung unter anderem durch Optimierungen bei der Aerodynamik und dem Antrieb von nochmals 5% gegenüber seinem Vorgänger, dem bisherigen Benchmark am US-Markt.

Erweiterung der BharatBenz Modellpalette

Seit Februar sind nicht nur schwere Modelle in den Gewichtsklassen 25 bis 31 Tonnen, sondern auch mittelschwere Lkw von 9 bis 12 Tonnen in Indien erhältlich. Damit rollt Daimler Trucks sukzessive das umfangreiche Portfolio von Lkw »Made in India« aus. Die neuen mittelschweren Modelle werden mit ihrer Effizienz und Dynamik neue Maßstäbe auf den indischen Straßen setzen.

Chinesisches Joint Venture erfolgreich gestartet

In China halten wir einen 50%-Anteil an der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co, Ltd. Im Berichtszeitraum verkaufte BFDA 23.000 Fahrzeuge unter dem Markennamen Auman.

Mercedes-Benz Vans

Absatz mit 52.600 (i. V. 51.200) Einheiten leicht über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Vans in USA, Lateinamerika und Russland auf Wachstumskurs
Citan ist Transporter des Jahres in Spanien
EBIT von 81 (i. V. 167) Mio. €

4.05

€-Werte in Millionen	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
EBIT	81	167	-51
Umsatz	1.986	2.088	-5
Absatz	52.623	51.223	+3
Produktion	63.169	62.974	+0
Beschäftigte (31.03.)	14.913	14.907	+0

Umsatz und EBIT von Marktrückgang in Westeuropa belastet

Der Absatz von Mercedes-Benz Vans erhöhte sich im ersten Quartal 2013 leicht auf 52.600 (i. V. 51.200) Einheiten – trotz des schwierigen Marktumfeldes in Westeuropa. Der Umsatz sank leicht auf 2,0 (i. V. 2,1) Mrd. €. Das EBIT erreichte 81 (i. V. 167) Mio. €.

Mercedes-Benz Vans in USA, Lateinamerika und Russland auf Wachstumskurs

In den westeuropäischen Märkten hielt der Nachfragerückgang bei mittelgroßen und großen Transportern erwartungsgemäß auch im ersten Quartal 2013 an. Aufgrund des neuen Stadtlieferwagens Citan, der vom Markt positiv aufgenommen wurde, konnte Mercedes-Benz Vans die schwächeren Absatzzahlen bei den etablierten Baureihen Sprinter, Vito und Viano aber nahezu kompensieren; der Absatz in Westeuropa lag mit 32.600 (i. V. 34.400) Einheiten leicht unter dem Vorjahresniveau.

Unser Wachstumstreiber in Osteuropa bleibt Russland; in dieser Region setzten wir 5.200 (i. V. 4.600) Transporter ab.

Weiterhin erfreulich war die Absatzentwicklung außerhalb Europas: In Lateinamerika verzeichneten wir gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein deutlich zweistelliges Absatzplus (+39%) auf 4.100 Einheiten. Nach der Einführung der aktuellen Generation des Sprinter stiegen dort die Absatzvolumina kontinuierlich an. In den USA konnte Mercedes-Benz Vans den Absatz in den ersten drei Monaten um 12% auf 4.000 Einheiten steigern. In einem dynamischen chinesischen Markt hat Mercedes-Benz Vans den Absatz gegenüber dem Vorjahresquartal mehr als verdoppelt.

Vom Sprinter setzten wir im ersten Quartal 2013 weltweit 31.300 (i. V. 32.700) Einheiten ab. Bei den Modellen Vito und Viano hatten wir einen Absatzrückgang auf 16.600 Einheiten (i. V. 17.900) zu verzeichnen. Auf den neuen Stadtlieferwagen Citan entfielen 4.100 Einheiten.

4.06

Absatz	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
Gesamt	52.623	51.223	+3
Westeuropa	32.646	34.394	-5
Deutschland	12.595	13.445	-6
Osteuropa	5.213	4.597	+13
USA	3.976	3.557	+12
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.109	2.946	+39
China	2.371	1.061	+123
Übrige Märkte	4.308	4.668	-8

Mercedes-Benz Vans setzt wieder neue Sicherheitsstandards

Im Frühjahr zeigte Mercedes-Benz Vans, wie sicher Transporter in naher Zukunft sein werden. Mit gleich fünf neuen Assistenzsystemen setzte die Transportersparte neue Sicherheitsstandards in dieser Klasse. Drei Systeme feierten dabei Weltpremiere in Transportern: der Seitenwind-Assistent, der Abstands-Warnassistent und der Totwinkel-Assistent. Ergänzt um den Fernlicht- und Spurhalte-Assistent werden alle Sicherheitssysteme schon in Kürze in unseren Transportern verfügbar sein. Damit unterstreicht Mercedes-Benz Vans seine Rolle als Vorreiter in der Sicherheitstechnik und als Innovationstreiber.

Neues Forschungs- und Entwicklungszentrum bei Fujian Benz in China eröffnet

Einen Meilenstein in der globalen Wachstumsstrategie »Vans goes global« hat Mercedes-Benz Vans Ende März gefeiert: Das neue Forschungs- und Entwicklungszentrum des chinesischen Van-Joint-Ventures »Fujian Benz Automotive Corporation« in Fuzhou wurde offiziell eröffnet. Es ist das erste Forschungs- und Entwicklungszentrum der Van-Sparte außerhalb Deutschlands und verfügt unter anderem über eine Teststrecke, Prüfstände, ein Abgaslabor und eine Dauerlaufwerkstatt. Der Fokus liegt auf den Fahrzeugen, die Mercedes-Benz Vans in China lokal produziert und verkauft: Sprinter, Vito und Viano.

Citan ist Transporter des Jahres in Spanien

Kaum auf dem Markt und schon preisgekrönt: Der neue Stadtlieferwagen Mercedes-Benz Citan hat die Wahl zum Transporter des Jahres in Spanien gewonnen. Die Jury eines angesehenen spanischen Fachmagazins bestand aus mehr als 190 Fuhrparkspezialisten aus den größten Transport- und Werksverkehrsbetrieben Spaniens. Der Citan setzte sich mit Abstand gegen vier andere Kandidaten in der Klasse der Small-Vans durch.

Daimler Buses

Absatz mit 6.000 Bussen und Fahrgestellen deutlich über Vorjahr

Neue Vertriebsstruktur

Serienstart der Setra ComfortClass 500

EBIT von -31 (i. V. -105) Mio. €

4.07

€-Werte in Millionen	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
EBIT	-31	-105	.
Umsatz	751	730	+3
Absatz	6.033	4.896	+23
Produktion	7.358	6.370	+16
Beschäftigte (31.03.)	16.713	17.569	-5

Absatz, Umsatz und EBIT über Vorjahresniveau

Daimler Buses steigerte den weltweiten Absatz im ersten Quartal 2013 aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Fahrgestellen in Lateinamerika um 23% auf 6.000 Einheiten. Das Komplettbusgeschäft in Westeuropa lag unter dem Niveau des Vorjahres. Der Umsatz erhöhte sich um 3% auf 751 Mio. €; allerdings wirkte sich ein veränderter Modell-Mix nach der Neuausrichtung des nordamerikanischen Geschäftsmodells dämpfend auf den Umsatzzuwachs aus. Das EBIT verbesserte sich auf -31 (i. V. -105) Mio. €.

Stärkere Nachfrage in Lateinamerika trägt insgesamt positive Absatzentwicklung

In Westeuropa wurden im ersten Quartal 500 (i. V. 600) Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt. Während im Stadtbusgeschäft Zuwächse erzielt werden konnten, waren die Absätze im Reisebusgeschäft rückläufig. In Deutschland steigerte Daimler Buses den Absatz um 11% auf 200 Einheiten.

In der NAFTA-Region ging unser Absatz nach der Neuausrichtung des nordamerikanischen Geschäftsmodells im Jahr 2012 erwartungsgemäß auf 400 (i. V. 600) Einheiten zurück.

Lateinamerika und hier insbesondere Brasilien, der größte Markt der Region, zeigten im ersten Quartal 2013 die erwartete Erholung. So setzten wir 4.100 Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz ab; gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Zuwachs um 48%.

4.08

Absatz	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
Gesamt	6.033	4.896	+23
Westeuropa	538	632	-15
Deutschland	231	209	+11
NAFTA	366	552	-34
Lateinamerika (ohne Mexiko)	4.141	2.790	+48
Asien	404	269	+50
Übrige Märkte	584	653	-11

Neue Vertriebsstruktur für Deutschland

Zum Jahresbeginn 2013 wurde eine neue Vertriebsstruktur für Deutschland in Kraft gesetzt. Damit liegt die Vertriebsverantwortung für Mercedes-Benz und Setra in Deutschland, wie in allen anderen Kernmärkten, jetzt in einer Hand.

Serienstart der ComfortClass 500

Im Februar 2013 ist die Serienfertigung der ersten Comfort-Class 500 Reisefahrzeuge in Neu-Ulm angelaufen. In diesem Monat begannen auch die ersten Kundenauslieferungen mit einem S 517 HD. Mit der Setra ComfortClass 500 präsentierte Daimler Buses Ende des vergangenen Jahres das weltweit erste komplett unter Euro-VI-Anforderungen entwickelte Reisebuskonzept.

Indien-Busgeschäft in Daimler India Commercial Vehicles integriert

Um künftig verstärkt Synergien zwischen dem Daimler Lkw- und Bus-Bereich zu nutzen, bündeln wir die Bus- und Nutzfahrzeugaktivitäten in Indien unter dem Dach von Daimler India Commercial Vehicles (DICV). Die DICV übernimmt auch die Verantwortung für Marketing und Sales & Services der Mercedes-Benz Busse vor Ort.

Daimler Financial Services

Neugeschäft nimmt um 4% zu

Zahl der car2go Kunden steigt auf über 350.000

Einstieg in die Autovermietung mit der neuen Marke Mercedes-Benz Rent

EBIT von 314 (i. V. 344) Mio. €

4.09

€-Werte in Millionen	Q1 2013	Q1 2012	Veränd. in %
EBIT	314	344	-9
Umsatz	3.577	3.140	+14
Neugeschäft	8.619	8.257	+4
Vertragsvolumen (31.03.)	81.656	71.587	+14
Beschäftigte (31.03.)	7.792	7.262	+7

Solide Geschäftsentwicklung im ersten Quartal

Das Geschäft von Daimler Financial Services hat sich im ersten Quartal weiter positiv entwickelt. Weltweit wurden rund 253.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gegenwert von insgesamt 8,6 Mrd. € abgeschlossen, das entspricht einem Zuwachs von 4% gegenüber dem Vorjahresquartal. Das Vertragsvolumen betrug zum Ende des ersten Quartals insgesamt 81,7 Mrd. € und übertraf damit den Jahresendwert 2012 um 2%. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg des Vertragsvolumens um 1%. Das EBIT erreichte 314 (i. V. 344) Mio. €.

Neugeschäft in Europa nimmt zu

In der Region Europa wuchs das Neugeschäft gegenüber dem ersten Quartal 2012 um 4% auf 4,0 Mrd. €. Deutliche Zuwächse gab es unter anderem in Russland (+32%) und in Großbritannien (+25%). Das Vertragsvolumen lag mit 34,4 Mrd. € auf dem Niveau des Jahresendes 2012. Das Einlagevolumen der Mercedes-Benz Bank im Direktbankgeschäft betrug 12,6 Mrd. € (+4%). Unter der neuen Marke Mercedes-Benz Rent bietet die Mercedes-Benz Bank in Deutschland seit dem ersten Quartal 2013 auch Autos zur Miete an: Kunden können in deutschen Mercedes-Benz Niederlassungen kurzfristig Fahrzeuge mieten und so die unterschiedlichsten Mobilitätsbedürfnisse abdecken. Der Bereich Daimler Fleet Management richtete seine Aktivitäten im Rahmen der Strategie »DFS 2020« im ersten Quartal neu aus und wird unter anderem die Präsenz in Europa deutlich ausbauen.

Erneut Zugewinne in Amerika

In der Region Nord- und Südamerika wurden Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 3,4 Mrd. € abgeschlossen – das entspricht einer Zunahme von 8%. Besonders stark entwickelte sich das Geschäft in Argentinien (+40%) sowie in Mexiko (+23%). Das Vertragsvolumen erreichte 35,6 Mrd. € und lag damit 6% über dem Jahresendwert 2012.

Weitgehend stabile Entwicklung in Afrika & Asien-Pazifik

In der Region Afrika & Asien-Pazifik ging das Neugeschäft gegenüber dem ersten Quartal 2012 um 4% auf 1,2 Mrd. € zurück. Bereinigt um Währungseinflüsse lag der Gegenwert der neu abgeschlossenen Leasing- und Finanzierungsverträge um 2% über dem Vorjahresniveau. Erhebliche Zuwächse konnten in Thailand (+116%) und Korea (+50%) verzeichnet werden. Das Vertragsvolumen betrug für die Region insgesamt 11,6 Mrd. € und stieg damit gegenüber dem Jahresende 2012 um 2%.

Versicherungsgeschäft wächst weiterhin zweistellig

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Financial Services 14% mehr fahrzeuggebundene Policen als im Vorjahreszeitraum. Weltweit wurden rund 235.000 Versicherungsverträge abgeschlossen – so viele wie noch nie in einem ersten Quartal. Besonders erfolgreich entwickelte sich das Geschäft in China, wo in den ersten drei Monaten des Jahres 27.000 Policen vermittelt wurden. Das entspricht einem Anstieg von 31%. Auch in der Türkei entwickelte sich die Nachfrage nach Versicherungen mit Stern positiv: Die Zahl der vermittelten Policen vervierfachte sich auf über 3.000.

car2go gewinnt weitere Kunden

Im Bereich der innovativen Mobilitätsdienstleistungen hat sich das Wachstum im ersten Quartal 2013 fortgesetzt. Das flexible Mobilitätskonzept car2go konnte rund 78.000 neue Kunden gewinnen – das entspricht einem Zuwachs von 29% gegenüber dem Jahresende 2012. Insgesamt waren Ende März mehr als 350.000 Kunden in 18 Städten bei car2go registriert.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft)

5.01

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1 2013	Q1 2012 (angepasst) ¹	Q1 2013	Q1 2012 (angepasst) ¹	Q1 2013	Q1 2012 (angepasst) ¹
Umsatzerlöse	26.102	27.011	22.525	23.871	3.577	3.140
Umsatzkosten	-20.761	-20.706	-17.738	-18.141	-3.023	-2.565
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.341	6.305	4.787	5.730	554	575
Vertriebskosten	-2.579	-2.392	-2.467	-2.303	-112	-89
Allgemeine Verwaltungskosten	-938	-932	-810	-798	-128	-134
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.013	-1.041	-1.013	-1.041	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	291	289	280	281	11	8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-91	-74	-88	-69	-3	-5
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2	98	8	103	-6	-5
Übriges Finanzergebnis	-96	-155	-94	-149	-2	-6
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)²	917	2.098	603	1.754	314	344
Zinserträge	70	88	70	88	-	-
Zinsaufwendungen	-227	-193	-226	-190	-1	-3
Ergebnis vor Ertragsteuern	760	1.993	447	1.652	313	341
Ertragsteuern	-196	-568	-80	-449	-116	-119
Konzernergebnis	564	1.425	367	1.203	197	222
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	28	78				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	536	1.347				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	0,50	1,26				
Verwässert	0,50	1,26				

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

2 EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (Q1 2013: -47 Mio. €; Q1 2012: -170 Mio. €).

Konzern-Gesamtergebnisrechnung (ungeprüft)

5.02

in Millionen €	Daimler-Konzern	
	Q1 2013	Q1 2012 (angepasst) ¹
Konzernergebnis	564	1.425
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	185	-278
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	137	282
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-161	481
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	135	-123
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	296	362
Versicherungsmathematische Verluste aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen	-7	-81
Versicherungsmathematische Gewinne aus leistungsorientierten Pensionsplänen	162	83
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	155	2
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	451	364
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	67	-91
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	384	455
Gesamtergebnis	1.015	1.789
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	95	-13
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	920	1.802

¹ Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzernbilanz (ungeprüft)

5.03

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	31. März 2013	31. Dez. 2012 (angepasst) ¹	31. März 2013	31. Dez. 2012 (angepasst) ¹	31. März 2013	31. Dez. 2012 (angepasst) ¹
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	9.009	8.885	8.930	8.808	79	77
Sachanlagen	20.905	20.599	20.851	20.546	54	53
Vermietete Gegenstände	26.679	26.058	12.207	12.163	14.472	13.895
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.391	4.304	4.384	4.291	7	13
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27.599	27.062	-27	-33	27.626	27.095
Verzinsliche Wertpapiere	1.827	1.539	9	9	1.818	1.530
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.808	3.890	-515	-216	4.323	4.106
Aktive latente Steuern	2.909	2.733	2.342	2.178	567	555
Übrige Vermögenswerte	550	534	-1.960	-1.753	2.510	2.287
Langfristige Vermögenswerte	97.677	95.604	46.221	45.993	51.456	49.611
Vorräte	18.959	17.720	18.568	17.075	391	645
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.058	7.543	7.182	6.864	876	679
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.380	21.998	-14	-17	22.394	22.015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.355	10.996	10.348	9.887	1.007	1.109
Verzinsliche Wertpapiere	4.504	4.059	4.275	3.832	229	227
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.095	2.070	-6.509	-6.625	8.604	8.695
Übrige Vermögenswerte	3.326	3.072	1.090	536	2.236	2.536
Kurzfristige Vermögenswerte	70.677	67.458	34.940	31.552	35.737	35.906
Summe Aktiva	168.354	163.062	81.161	77.545	87.193	85.517
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	3.064	3.063				
Kapitalrücklagen	12.015	12.026				
Gewinnrücklagen	22.708	22.017				
Übrige Rücklagen	1.028	799				
Eigene Anteile	-	-				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	38.815	37.905				
Nicht beherrschende Anteile	1.366	1.425				
Eigenkapital	40.181	39.330	33.435	33.238	6.746	6.092
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11.321	11.299	11.172	11.151	149	148
Rückstellungen für Ertragsteuern	976	727	971	726	5	1
Rückstellungen für sonstige Risiken	5.486	5.150	5.332	4.992	154	158
Finanzierungsverbindlichkeiten	45.218	43.340	12.107	10.950	33.111	32.390
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	1.535	1.750	1.403	1.613	132	137
Passive latente Steuern	227	268	-1.973	-1.808	2.200	2.076
Rechnungsabgrenzungsposten	2.416	2.444	1.972	1.989	444	455
Übrige Verbindlichkeiten	35	38	31	32	4	6
Langfristige Schulden	67.214	65.016	31.015	29.645	36.199	35.371
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.161	8.832	9.757	8.515	404	317
Rückstellungen für Ertragsteuern	998	1.006	941	900	57	106
Rückstellungen für sonstige Risiken	6.219	6.292	5.902	5.983	317	309
Finanzierungsverbindlichkeiten	33.626	32.911	-7.164	-8.067	40.790	40.978
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.577	6.699	4.685	5.023	1.892	1.676
Rechnungsabgrenzungsposten	1.735	1.640	1.243	1.153	492	487
Übrige Verbindlichkeiten	1.643	1.336	1.347	1.155	296	181
Kurzfristige Schulden	60.959	58.716	16.711	14.662	44.248	44.054
Summe Passiva	168.354	163.062	81.161	77.545	87.193	85.517

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

5.04

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen (angepasst) ^{1, 2}	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung (angepasst) ¹	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
Stand zum 1. Januar 2012 vor Anpassungen	3.060	11.895	24.228	1.049	71
Effekte aus Erstanwendung IAS 19R	-	-	-3.862	-52	-
Effekt aus Anpassung Altersteilzeit	-	-	-34	-	-
Stand zum 1. Januar 2012 nach Anpassungen	3.060	11.895	20.332	997	71
Konzernergebnis	-	-	1.347	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-384	-261	286
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	415	-	-4
Gesamtergebnis	-	-	1.378	-261	282
Dividenden	-	-	-	-	-
Veränderung durch Stock Options	-	2	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	1	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	-5	-1	-	-
Stand zum 31. März 2012	3.060	11.893	21.709	736	353
Stand zum 1. Januar 2013 vor Anpassungen	3.063	12.026	27.977	530	234
Effekte aus Erstanwendung IAS 19R	-	-	-5.919	-14	-
Effekt aus Anpassung Altersteilzeit	-	-	-41	-	-
Stand zum 1. Januar 2013 nach Anpassungen	3.063	12.026	22.017	516	234
Konzernergebnis	-	-	536	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	189	188	139
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-34	-	-2
Gesamtergebnis	-	-	691	188	137
Dividenden	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	1	8	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	-19	-	-	-
Stand zum 31. März 2013	3.064	12.015	22.708	704	371

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

2 Die Gewinnrücklagen umfassen die Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden. Die versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen belaufen sich zum 31. März 2013 auf 5.985 (31. Dezember 2012: 6.147) Mio. € nach Steuern.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden	Anteil at equity bewerteter Finanz- instrumente		Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital (angepasst) ¹		Nicht beherrschende Anteile (angepasst) ¹	Summe Eigenkapital (angepasst) ¹	in Millionen €
	Derivative Finanz- instrumente	Finanz- investitionen	Eigene Aktien				
							Stand zum 1. Januar 2012 vor Anpassungen
-651	-28	-	39.624	1.713	41.337		
-	-	-	-3.914	-131	-4.045		Effekte aus Erstanwendung IAS 19R
-	-	-	-34	-	-34		Effekt aus Anpassung Altersteilzeit
							Stand zum 1. Januar 2012 nach Anpassungen
-651	-28	-	35.676	1.582	37.258		Konzernergebnis
-	-	-	1.347	78	1.425		Sonstiges Ergebnis vor Steuern
676	-118	-	199	-123	76		Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-195	40	-	256	32	288		Gesamtergebnis
481	-78	-	1.802	-13	1.789		Dividenden
-	-	-	-	-278	-278		Veränderung durch Stock Options
-	-	-	2	-	2		Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-	1	4	5		Erwerb eigener Aktien
-	-	-25	-25	-	-25		Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	25	25	-	25		Sonstiges
-	-	-	-6	2	-4		
-170	-106	-	37.475	1.297	38.772		Stand zum 31. März 2012
							Stand zum 1. Januar 2013 vor Anpassungen
50	-1	-	43.879	1.631	45.510		
-	-	-	-5.933	-206	-6.139		Effekte aus Erstanwendung IAS 19R
-	-	-	-41	-	-41		Effekt aus Anpassung Altersteilzeit
							Stand zum 1. Januar 2013 nach Anpassungen
50	-1	-	37.905	1.425	39.330		Konzernergebnis
-	-	-	536	28	564		Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-233	97	-	380	93	473		Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
72	-32	-	4	-26	-22		Gesamtergebnis
-161	65	-	920	95	1.015		Dividenden
-	-	-	-	-132	-132		Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-	9	-	9		Erwerb eigener Aktien
-	-	-24	-24	-	-24		Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	24	24	-	24		Sonstiges
-	-	-	-19	-22	-41		
-111	64	-	38.815	1.366	40.181		Stand zum 31. März 2013

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

5.05

in Millionen €	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Q1 2013	Q1 2012 (angepasst) ¹	Q1 2013	Q1 2012 (angepasst) ¹	Q1 2013	Q1 2012 (angepasst) ¹
Ergebnis vor Ertragsteuern	760	1.993	447	1.652	313	341
Abschreibungen	1.059	1.019	1.053	1.014	6	5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	19	-98	4	-108	15	10
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-5	-19	-5	-24	-	5
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-1.156	-1.726	-1.368	-1.803	212	77
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-498	-945	-312	-903	-186	-42
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.324	769	1.233	708	91	61
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-395	-153	31	-	-426	-153
Vermietete Fahrzeuge	-378	-610	1	-31	-379	-579
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	170	-281	-261	-457	431	176
Gezahlte Ertragsteuern	-466	-422	-369	-325	-97	-97
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	434	-473	454	-277	-20	-196
Zugänge zu Sachanlagen	-1.058	-1.042	-1.053	-1.038	-5	-4
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-568	-390	-562	-387	-6	-3
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	43	55	40	54	3	1
Erwerb von Anteilsbesitz	-37	-267	-37	-262	-	-5
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	24	6	24	6	-	-
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-2.706	-775	-1.740	-572	-966	-203
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	1.987	1.351	1.310	1.202	677	149
Sonstige Ein- und Auszahlungen	55	-61	54	-64	1	3
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.260	-1.123	-1.964	-1.061	-296	-62
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.180	3.909	2.366	3.358	-186	551
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-30	-3	-29	-2	-1	-1
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	9	5	9	5	-	-
Erwerb eigener Aktien	-24	-25	-24	-25	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-16	-	-16	-	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	-394	-17	394	17
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.119	3.886	1.912	3.319	207	567
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	66	-29	59	-27	7	-2
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	359	2.261	461	1.954	-102	307
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	10.996	9.576	9.887	8.908	1.109	668
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	11.355	11.837	10.348	10.862	1.007	975

¹ Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

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

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

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

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d.h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen – bis auf die nachfolgend erläuterten – grundsätzlich denen, die im IFRS Konzernabschluss für das Jahr 2012 angewendet wurden.

Um den Vertrieb bestimmter im Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des

Konzerns zu ermöglichen, hat Daimler den Zwischenabschluss um Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu Daimler Financial Services ergänzt. Diese stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services in Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Im Rahmen der Aufstellung des Zwischenabschlusses gemäß den IFRS müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen vorgenommen werden, die Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben können. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen. Veränderungen der Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen können einen wesentlichen Einfluss auf den Zwischenabschluss haben.

Anpassung von Vorjahresbeträgen. Im Juni 2011 hat das IASB Änderungen an IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer« veröffentlicht, die im Juni 2012 von der EU übernommen wurden. Die Änderungen an IAS 19 sind grundsätzlich mit retrospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Daimler hat die berichteten Vorjahreswerte um die Effekte aus den Änderungen des IAS 19 angepasst.

Bei Daimler führen die Änderungen des IAS 19 insgesamt zu folgenden wesentlichen Effekten.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Der Konzern hat bisher die Korridormethode angewendet. Mit Abschaffung der Korridormethode durch den geänderten IAS 19 wirken sich die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste unmittelbar in der Konzernbilanz aus und führten zu einer Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung bleibt zukünftig frei von Effekten aus versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, da diese nun im sonstigen Ergebnis zu erfassen sind. Zudem wird der Nettozinsansatz eingeführt. Damit wird die Nettopensionsverpflichtung mit dem Diskontierungszinssatz abgezinst, der der Bewertung der Bruttopenionsverpflichtung zugrunde liegt. Da die Nettopensionsverpflichtung um etwaiges Planvermögen gekürzt ist, wird durch diese Berechnung für das Planvermögen eine Verzinsung in Höhe des Diskontierungszinssatzes angenommen.

Verpflichtungen aus Altersteilzeit. Infolge der in IAS 19 geänderten Definition für Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses stellen die im Rahmen von Altersteilzeitvereinbarungen zugesagten Aufstockungsbeträge nunmehr andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer dar. Aufstockungsbeträge sind damit nicht länger vollständig mit ihrem Barwert zu passivieren, sondern es erfolgt eine ratierliche Ansammlung der Aufstockungsbeträge über die betreffenden aktiven Dienstjahre der altersteilzeitbegünstigten Arbeitnehmer. Damit ergibt sich eine Verringerung der Rückstellungen aus Altersteilzeit.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen der Anwendung des IAS 19 auf die wesentlichen Posten der Konzernbilanz zum 1. Januar 2012 sowie zum 31. Dezember 2012.

5.06

Effekte aus der Umstellung des IAS 19 auf die Konzernbilanz

in Millionen €	31. Dez. 2012	1. Jan. 2012
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	-342	-357
Übrige Vermögenswerte	-33	-37
Eigenkapital	-6.139	-4.045
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.264	4.682
Rückstellungen für sonstige Risiken	-347	-334
Saldo aus aktiven und passiven latenten Steuern	-2.153	-697

Die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für den Zeitraum 1. Januar bis 31. März 2012 sind in folgender Tabelle dargestellt.

5.07

Effekte aus der Umstellung des IAS 19 auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	Q1 2012
Umsatzkosten	-38
Vertriebskosten	-1
Allgemeine Verwaltungskosten	-1
Übriges Finanzergebnis	10
EBIT	-30
Zinsergebnis	46
Ertragsteuern	-6
Konzernergebnis	10

Das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie erhöht sich im Q1 2012 um 0,01 €.

Unter Beibehaltung der Bilanzierung des IAS 19 in seiner nicht geänderten Fassung hätten sich die in Tabelle 7 5.08 und 7 5.09 dargestellten Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

5.08

Effekte aus der Beibehaltung des IAS 19 auf die Konzernbilanz

in Millionen €	31. März 2013
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	355
Übrige Vermögenswerte	33
Eigenkapital	5.959
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-8.016
Rückstellungen für sonstige Risiken	376
Saldo aus aktiven und passiven latenten Steuern	2.068

5.09

Effekte aus der Beibehaltung des IAS 19 auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	Q1 2013
EBIT	-29
Zinsergebnis	-17
Ertragsteuern	20
Konzernergebnis	-26

Das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie wäre im Q1 2013 um 0,02 € geringer.

Mit Umstellung auf den geänderten IAS 19 erfolgte eine Überprüfung der Berechnung von Altersteilzeitverpflichtungen. In der Folge wurden die Verpflichtungen aus dem Erfüllungsrückstand im Sinne des IAS 8.42 angepasst. Dementsprechend wurden die Verpflichtungen zum 31. Dezember 2012 bzw. 1. Januar 2012 um 58 Mio. € bzw. 48 Mio. € erhöht. Die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und das Ergebnis je Aktie sind im Q1 2012 von untergeordneter Bedeutung.

Anwendung IFRS 13. Im Mai 2011 hat das IASB IFRS 13 »Fair Value Measurement« veröffentlicht, 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 prospektiv für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Wesentliche Auswirkungen aus der Erstanwendung für die Bewertung von Vermögenswerten und Schulden ergeben sich nicht. Änderungen ergeben sich insbesondere im Konzernanhang. Danach haben die bisher nur zum Jahresabschluss zu berichtenden Informationen zu den Marktwerten der Finanzinstrumente sowie zur Kategorisierung von Finanzinstrumenten nun auch unterjährig zu erfolgen. Weitere Informationen können Anmerkung 16 entnommen werden.

2. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse setzen sich wie folgt zusammen:

5.10

Umsatzerlöse

in Millionen €	Q1 2013	Q1 2012
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	22.596	23.847
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	2.637	2.297
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	766	785
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	103	82
	26.102	27.011

3. Funktionskosten

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

Daimler Trucks. Mit dem Ziel, durch eine stärkere Nutzung von Skaleneffekten seine Rentabilität zu steigern, hat Daimler Trucks im Januar 2013 Personalanpassungen angekündigt. In Brasilien wurden rund 1.400 Mitarbeiter aus der derzeitigen Freistellung in die Produktion zurückgeholt; im Verwaltungsbereich wird mit einem Abbau der Belegschaft von rund 850 Mitarbeitern gerechnet, zu dem ein freiwilliges Ausscheidensprogramm bereits gestartet wurde. Darüber hinaus sollen in Deutschland 800 Stellen in Nichtproduktionsbereichen sozialverträglich über freiwillige Vereinbarungen wegfallen.

Daimler Buses. Daimler Buses hat in 2012 eine Neuausrichtung für Teile des Geschäftssystems beschlossen. Dabei wurden Maßnahmen zur Effizienz- und Wachstumssteigerung definiert mit der Zielsetzung, Marktanteile in Westeuropa zu erhöhen, Produktportfolios auf die geänderten Marktanforderungen anzupassen und einzelne Kostenpositionen zu senken. Darüber hinaus enthielten diese Maßnahmen einen Abbau von bis zu zehn Prozent der Stammsbelegschaft in Westeuropa. Ferner wurden die Aktivitäten von Daimler Buses in Nordamerika neu ausgerichtet und in diesem Zusammenhang die Produktion von Orion Stadtbussen eingestellt und rund 900 Mitarbeiter abgebaut. Darüber hinaus wird in Brasilien an der Optimierung der Prozesse in den indirekten Bereichen und in der Verwaltung gearbeitet. Dazu wurde bereits ein freiwilliges Ausscheidensprogramm gestartet.

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

5.11

Optimierungsprogramme

in Millionen €	Q1 2013	Q1 2012
Daimler Trucks		
EBIT	-13	-
Zahlungsmittelabfluss	-7	-
Daimler Buses		
EBIT	-4	-36
Zahlungsmittelabfluss	-21	-

Bei Daimler Trucks und Daimler Buses werden Belastungen von bis zu 250 Mio. € bzw. bis zu 30 Mio. € erwartet.

Die Aufwendungen betreffen zum überwiegenden Teil Personalmaßnahmen. Die Aufteilung nach Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

5.12

Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks und Daimler Buses

in Millionen €	Q1 2013	Q1 2012
Umsatzkosten	-8	-27
Vertriebskosten	-1	-4
Allgemeine Verwaltungskosten	-8	-2
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-	-3
	-17	-36

Der Stand der gebildeten Rückstellung beläuft sich bei Daimler Trucks zum 31. März 2013 auf 6 Mio. €. Bei Daimler Buses waren per 31. März 2013 Rückstellungen von 41 (31. Dezember 2012: 58) Mio. € bilanziert.

Aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Buses werden Zahlungsmittelabflüsse bis Ende 2017 erwartet.

4. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zinserträge und Zinsaufwendungen weisen folgende Zusammensetzung auf:

5.13

Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	Q1 2013	Q1 2012
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-	1
Zinsen und ähnliche Erträge	70	87
	70	88
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-88	-81
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-139	-112
	-227	-193

5. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

5.14

in Millionen €	31. März 2013	31. Dez. 2012
Geschäftswerte	734	729
Entwicklungskosten	7.215	7.160
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.060	996
	9.009	8.885

6. Sachanlagen

Die Sachanlagen setzen sich wie folgt zusammen:

5.15

Sachanlagen

in Millionen €	31. März 2013	31. Dez. 2012
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.910	6.973
Technische Anlagen und Maschinen	6.715	6.523
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.970	4.844
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.310	2.259
	20.905	20.599

7. Vermietete Gegenstände

Zum 31. März 2013 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 26.679 (31. Dezember 2012: 26.058) Mio. €. Im ersten Quartal 2013 ergaben sich Zugänge von 3.357 (2012: 2.970) Mio. € und Abgänge von 1.957 (2012: 1.519) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten drei Monate des Jahres 2013 betragen 1.101 (2012: 868) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungs-umrechnung.

8. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

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

5.16

At-equity bewertete Finanzinvestitionen

in Millionen €	EADS	Engine Holding	BBAC	BFDA	Kamaz	Übrige ¹	Gesamt
31. März 2013							
Höhe des Anteils (in %)	14,8	50,0	50,0	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	1.559	1.437	547	321	173	354	4.391
At-equity-Ergebnis (erstes Quartal 2013) ²	34	-18	20	-17	5	-22	2
31. Dezember 2012							
Höhe des Anteils (in %)	14,9	50,0	50,0	50,0	15,0	-	-
At-equity-Buchwert	1.388	1.549	510	328	165	364	4.304
At-equity-Ergebnis (erstes Quartal 2012) ²	133	9	-11	-	7	-40	98

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. Am 27. März 2013 hat die außerordentliche Hauptversammlung der EADS der neuen Führungs- und Aktionärsstruktur zugestimmt. Anschließend wurde am 2. April 2013 der im Jahr 2000 geschlossene Aktionärspakt aufgelöst und durch einen neuen Aktionärspakt ohne Beteiligung von Daimler ersetzt. Gleichzeitig wurden die bisher von Daimler gehaltenen, aber wirtschaftlich den Dedalus-Investoren zustehenden EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren übergeben. Mit der Auflösung des bisherigen Aktionärspakts hat Daimler seinen maßgeblichen Einfluss bei EADS verloren. Durch den Verlust des maßgeblichen Einflusses bzw. durch die Übergabe der EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren erfolgte am 2. April 2013 eine ergebniswirksame Neubewertung der EADS-Aktien mit dem aktuellen, höheren Börsenkurs der EADS. Insgesamt wird sich hieraus im zweiten Quartal 2013 im Konzern-EBIT ein Ertrag von rd. 2,9 Mrd. € ergeben, der zur Hälfte den Daimler-Aktionären und zur anderen Hälfte den Dedalus-Investoren zusteht. Dabei handelt es sich um einen reinen Buchgewinn ohne Zahlungsmittelzufluss.

Am 16. April 2013 hat der Konzern bekannt gegeben, seinen verbleibenden EADS-Anteil von rd. 7,4 % über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren zu verkaufen. Der Verkauf ist am 17. April 2013 mit einem Angebotspreis von 37 € je EADS-Aktie erfolgt; hieraus wird sich im zweiten Quartal 2013 im Konzern-EBIT ein zusätzlicher Aufwand von voraussichtlich rd. 0,2 Mrd. € ergeben. Der Aufwand resultiert aus dem im Vergleich zum 2. April 2013 zwischenzeitlich gesunkenen EADS-Aktienkurs. Der Verkauf wird im zweiten Quartal 2013 zu einem Zahlungsmittelzufluss von rd. 2,2 Mrd. € führen. Nach Abschluss der Transaktion hält Daimler keine Anteile mehr an EADS. Der Konzern hat darüber hinaus jeweils mit Goldman Sachs und Morgan Stanley eine Vereinbarung mit Barabwicklung abgeschlossen, die es ermöglicht, bis zum Jahresende 2013 in begrenztem Umfang an einem möglichen Kursanstieg der EADS-Aktien zu partizipieren.

Engine Holding. Der mit der Tognum AG abgeschlossene Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde am 19. Dezember 2012 im Handelsregister eingetragen. Seit dem 1. Januar 2013 ist die Kontrolle über die Engine Holding an Rolls-Royce Holdings plc. (Rolls-Royce) vertragsgemäß übergegangen und die Engine Holding wird als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss von Rolls-Royce einbezogen.

Der Beschluss des Landgerichts Frankfurt a. M. vom 15. November 2011 über die Übertragung der nicht bereits der Engine Holding gehörenden Stückaktien der Tognum AG gegen eine Abfindung (wertpapierübernahmerechtlicher Squeeze-out) ist im März 2013 wirksam geworden und die Engine Holding hält seither 100 % der Aktien der Tognum AG.

Die gegen den Beschluss gerichteten Rechtsbeschwerden wurden zurückgenommen, da die Rechtsbeschwerdeführer und die Engine Holding sich außergerichtlich geeinigt haben. Die Minderheitsaktionäre der Tognum AG, deren Aktien im Rahmen des wertpapierübernahmerechtlichen Squeeze-outs auf die Engine Holding übergegangen sind und die ehemalige Aktionäre der Tognum AG, die das am 19. Dezember 2012 wirksam gewordene Abfindungsangebot unter dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bereits angenommen haben, haben entsprechend dem außergerichtlichen Vergleich eine Abfindung von 31,61 € je Stückaktie erhalten.

9. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

5.17

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	31. März 2013			31. Dezember 2012		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	13.277	25.994	39.271	13.289	25.379	38.668
Händler	9.422	1.672	11.094	8.995	1.687	10.682
Übrige	108	493	601	102	546	648
Buchwert (brutto)	22.807	28.159	50.966	22.386	27.612	49.998
Wertberichtigungen	-427	-560	-987	-388	-550	-938
Buchwert (netto)	22.380	27.599	49.979	21.998	27.062	49.060

10. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

5.18

Vorräte

in Millionen €	31. März 2013	31. Dez. 2012
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.162	2.137
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.601	2.292
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.141	13.235
Geleistete Anzahlungen	55	56
	18.959	17.720

11. Eigenkapital

Belegschaftsaktienprogramme. Im ersten Quartal 2013 hat die Daimler AG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,5 Mio. Stück Daimler Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben.

Dividende. Die Hauptversammlung vom 10. April 2013 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2012 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 2.349 Mio. € (2,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 11. April 2013.

12. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionsaufwendungen. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in Tabelle 7 5.19 dargestellt.

Geleistete Beiträge der Arbeitgeber an die Planvermögen.

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2013 betrugen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 18 (2012: 51) Mio. €.

5.19

Pensionsaufwendungen

in Millionen €	Gesamt	Q1 2013		Gesamt	Q1 2012	
		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne		Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-135	-112	-23	-97	-75	-22
Nettozinsaufwand	-75	-66	-9	-68	-58	-10
Nettozinsertrag	-	-	-	1	-	1
	-210	-178	-32	-164	-133	-31

13. Rückstellungen für sonstige Risiken

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

5.20

Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	Kurzfristig	31. März 2013		Kurzfristig	31. Dezember 2012	
		Langfristig	Gesamt		Langfristig	Gesamt
Produktgarantien	2.329	2.676	5.005	2.562	2.528	5.090
Personal- und Sozialbereich	1.348	1.560	2.908	1.302	1.356	2.658
Übrige	2.542	1.250	3.792	2.428	1.266	3.694
	6.219	5.486	11.705	6.292	5.150	11.442

14. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

5.21

Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	31. März 2013			31. Dezember 2012		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	9.736	29.340	39.076	7.770	27.926	35.696
Geldmarktpapiere	1.699	-	1.699	1.768	-	1.768
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11.085	8.725	19.810	11.629	8.581	20.210
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	8.293	4.288	12.581	8.481	3.640	12.121
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	2.199	2.292	4.491	2.505	2.644	5.149
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	45	310	355	55	320	375
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	569	263	832	703	229	932
	33.626	45.218	78.844	32.911	43.340	76.251

15. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, führten das DOJ und die Daimler AG Gespräche über eine mögliche Verlängerung der Laufzeit des Deferred Prosecution Agreement, um dessen Laufzeit an die Dauer des Mandats des Monitors stärker anzupassen und um der Daimler AG zusätzliche Zeit zu geben, die Nachhaltigkeit der Compliance Systeme zu verbessern. Auf Basis dieser Diskussionen und um die seit längerem mit Nachdruck verfolgte Beseitigung einiger zutage getretenen Schwächen abzuschließen, haben das DOJ, die Daimler AG und die Daimler North East Asia, Ltd. am 30. März 2012 einvernehmlich Verlängerungen der Laufzeiten des jeweiligen Deferred Prosecution Agreements bis zum 31. Dezember 2012 vereinbart. Am 31. Dezember 2012 sind beide Deferred Prosecution Agreements ausgelaufen und der US Bundesrichter Louis J. Freeh hat seine Tätigkeit als Post-Settlement Monitor planmäßig zum 1. April 2013 beendet.

16. Finanzinstrumente

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

5.22

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

in Millionen €	31. März 2013		31. Dezember 2012	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	49.979	50.679	49.060	49.722
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.058	8.058	7.543	7.543
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.355	11.355	10.996	10.996
Verzinsliche Wertpapiere				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	6.331	6.331	5.598	5.598
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte ¹	2.167	2.167	2.031	2.031
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	264	264	341	341
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.104	1.104	1.364	1.364
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.368	2.368	2.224	2.224
	81.626	82.326	79.157	79.819
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	78.844	80.299	76.251	77.661
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.161	10.161	8.832	8.832
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	383	383	253	253
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	787	787	620	620
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.942	6.942	7.576	7.576
	97.117	98.572	93.532	94.942

¹ Darin enthalten sind zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile, für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind (31. März 2013: 596 Mio. €; 2012: 591 Mio. €).

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

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

- zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremd- und Eigenkapitalanteile; diese Finanzinstrumente wurden mit Börsenkursen zum 31. März bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen. Die Eigenkapitalanteile umfassen insbesondere die Beteiligungen an Renault und Nissan.
- zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile; für diese Finanzinstrumente konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht verfügbar waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen keine Indikatoren einer dauerhaften Wertminderung zum Bilanzstichtag vorlagen und für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind. Für diese Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen. Für die zum 31. März 2013 ausgewiesenen Anteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

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

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

Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte* umfassen des Weiteren die vom Konzern gehaltene Option, die Anteile an der Engine Holding Rolls-Royce andienen zu können.

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

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

Tabelle [7 5.23](#) zeigt, in welche Bewertungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

5.23

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

in Millionen €	31. März 2013				31. Dezember 2012			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	7.902	4.817	3.085	-	7.038	3.902	3.136	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	264	-	101	163	341	-	163	178
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.104	-	1.104	-	1.364	-	1.364	-
	9.270	4.817	4.290	163	8.743	3.902	4.663	178
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	383	-	383	-	253	-	253	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	787	-	787	-	620	-	620	-
	1.170	-	1.170	-	873	-	873	-

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

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

5.24

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

in Millionen €	2013
Stand zum 1. Januar	178
Im übrigen Finanzergebnis erfasste Verluste	-15
Zugänge durch Erwerb	-
Stand zum 31. März	163
Verluste der Periode für zum 31. März gehaltene finanzielle Vermögenswerte	-15

Die der Stufe 3 zugeordneten und in Tabelle [7 5.24](#) dargestellten finanziellen Vermögenswerte betreffen ausschließlich die Option des Konzerns, die gehaltenen Anteile an der Engine Holding Rolls-Royce andienen zu können.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der Engine Holding Put-Option wird anhand eines Binomialmodells durchgeführt. Die Bewertung erfolgt quartalsweise. Im Zuge des Bewertungsprozesses werden die benötigten, öffentlich verfügbaren Marktdaten erhoben sowie die nicht beobachtbaren Inputparameter anhand der intern verfügbaren, aktuellen Informationen überprüft und gegebenenfalls aktualisiert. Insbesondere die Prämissen des durch ein Discounted-Cashflow-Verfahren ermittelten Unternehmenswerts der Engine Holding werden zu jedem Quartal validiert. Die Ergebnisse der Bewertung der Engine Holding Put-Option sowie wesentliche Änderungen der Eingangsparameter und deren jeweilige Auswirkungen auf den Optionswert werden dem Management quartalsweise berichtet.

5.25

Informationen zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten unter Verwendung nicht beobachtbarer Eingangsparameter (Stufe 3)

Beschreibung	Nicht beobachtbare Eingangsparameter	Wert der nicht beobachtbaren Eingangsparameter
Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der Engine Holding Put-Option	Erwartete Volatilität des Unternehmenswertes der Engine Holding	25% p.a.
Ermittlung des Unternehmenswertes der Engine Holding	Erwartetes Umsatzwachstum der Engine Holding	2% - 12% p.a.
Ermittlung des Unternehmenswertes der Engine Holding	Gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz der Engine Holding	8,5% - 10% p.a.

Parameter mit wesentlichem Einfluss auf das Bewertungsergebnis sind der mittels eines Discounted-Cash-Flow-Verfahrens bestimmte Wert der Engine Holding sowie die erwartete Volatilität dieses Wertes. Eine Sensitivitätsanalyse zeigt, dass ein um 10 % höherer Wert der Engine Holding zu einer Reduzierung des Optionswertes um 35 Mio. € führen würde. Umgekehrt würde ein um 10 % geringerer Wert der Engine Holding den Optionswert um 46 Mio. € erhöhen. Eine um 10 % höhere erwartete Volatilität des Engine-Holding-Wertes würde zu einer Erhöhung des Optionswertes um 41 Mio. € führen. Dagegen würde eine um 10 % geringere erwartete Volatilität des Engine-Holding-Wertes den Optionswert um 38 Mio. € reduzieren.

17. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Quartal 2013 und 2012 wie folgt dar:

5.26

Segmentberichterstattung

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Q1 2013								
Außenumsatzerlöse	13.556	6.534	1.909	737	3.366	26.102	-	26.102
Konzerninterne Umsatzerlöse	554	490	77	14	211	1.346	-1.346	-
Umsatzerlöse gesamt	14.110	7.024	1.986	751	3.577	27.448	-1.346	26.102
Segmentergebnis (EBIT)	460	116	81	-31	314	940	-23	917
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2	-28	-	-	-6	-32	34	2
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-30	-10	-3	-1	-	-44	-3	-47
Q1 2012								
Außenumsatzerlöse	14.400	6.908	2.013	722	2.968	27.011	-	27.011
Konzerninterne Umsatzerlöse	537	475	75	8	172	1.267	-1.267	-
Umsatzerlöse gesamt	14.937	7.383	2.088	730	3.140	28.278	-1.267	27.011
Segmentergebnis (EBIT)	1.230	376	167	-105	344	2.012	86	2.098
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-46	20	-3	-	-6	-35	133	98
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-102	-33	-16	-3	-2	-156	-14	-170

Überleitung. Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich aus der Tabelle [7 5.27](#).

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

5.27

Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT)

In Millionen €	Q1 2013	Q1 2012
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	940	2.012
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	34	133
Sonstige zentrale Posten	-91	-35
Eliminierungen	34	-12
Konzern-EBIT	917	2.098
Zinserträge	70	88
Zinsaufwendungen	-227	-193
Ergebnis vor Ertragsteuern	760	1.993

1 Beinhaltet das anteilige Ergebnis von EADS.

18. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 5.28](#) dargestellt.

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group) und die Engine Holding GmbH (Engine Holding) bzw. die Tognum AG (Tognum), die ein Tochterunternehmen der Engine Holding ist. Tognum bezieht Motoren, sonstige Teile und Dienstleistungen vom Konzern.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle [7 5.28](#) nicht enthalten sind (110 Mio. € zum 31. März 2013 und zum 31. Dezember 2012).

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.

Um die Wachstumschancen des chinesischen Marktes nutzen zu können und die Zusammenarbeit mit dem Partner Beijing Automotive Group Co., Ltd. zu intensivieren, hat Daimler bis 31. Dezember 2012 rund 0,1 Mrd. € in das Gemeinschaftsunternehmen BBAC investiert und plant weitere Investitionen von rund 0,3 Mrd. €. Bei weiterem Kapitalbedarf würde BBAC die erforderlichen Mittel an den Kapitalmärkten aufnehmen.

Im Dezember 2012 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Mercedes-Benz Sales Services Co., Ltd. (BMBS) von Daimler und seinem strategischen Partner Beijing Automotive Group (BAIC) gegründet. Diese neue Pkw-Vertriebsgesellschaft bündelt als Management-Gesellschaft alle Vertriebsaktivitäten für importierte und lokal produzierte Mercedes-Benz Pkw in China.

Daimler, die Beijing Automotive Group Co., Ltd. (BAIC Group) und BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) haben am 1. Februar 2013 einen Vertrag unterzeichnet, wonach Daimler rund 0,6 Mrd. € in BAIC Motor investieren wird. BAIC Motor ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. Die Beteiligung wird durch die Ausgabe neuer Aktien an Daimler vollzogen und wird einem Anteil von zwölf Prozent an BAIC Motor entsprechen. Das Abkommen ist noch von den zuständigen Behörden zu genehmigen. Die Genehmigungen für den Abschluss der Transaktion werden mindestens neun Monate beanspruchen. Der Vertrag sieht vor, dass Daimler zwei Sitze im Verwaltungsgremium von BAIC Motor erhält. Beide Seiten haben weiterhin vereinbart, dass BAIC Motor seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. über eine Kapitalerhöhung um 1% auf 51% erhöht. Gleichzeitig erhöht Daimler seinen Anteil an der gemeinsamen, integrierten Vertriebsgesellschaft Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. ebenfalls um 1% auf 51%.

Im Dezember 2011 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) von Daimler und dem chinesischen Lkw-Hersteller Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gegründet. Daimler hat sich verpflichtet, Kapital in das Gemeinschaftsunternehmen einzubringen und darüber hinaus die Produktion für einen Lkw-Motor bei BFDA aufzubauen. Im Jahr 2012 wurde eine Kapitaleinlage von 344 Mio. € geleistet.

Weitere wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen entfallen auf die Mercedes-Benz Österreich, die Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns vertreibt und im März 2013 zusammen mit weiteren Gesellschaften von der Pappas-Gruppe vollständig erworben wurde.

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

Die zusammen mit Kamaz OAO, einem weiteren assoziierten Unternehmen des Konzerns, gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok OAO und Fuso Kamaz Trucks Rus Ltd. produzieren und vertreiben in Russland Lkw der Marken Mercedes-Benz und Fuso. Zudem werden Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra in Russland vertrieben.

Daimler und der russische Lkw-Hersteller Kamaz haben im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft ein Lieferabkommen über Motoren und Achsen für Lkw und Busse des russischen Unternehmens im November 2012 unterzeichnet. Der Konzern will damit sein Komponenten-Netzwerk in Russland erweitern.

Für Informationen zu den Zuführungen zu den Pensions-Planvermögen siehe Anmerkung 12.

5.28

Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		31. März 2013	Forderungen 31. Dezember 2012	Verbindlichkeiten	
	Q1 2013	Q1 2012	Q1 2013	Q1 2012			31. März 2013	31. Dezember 2012
Assoziierte Unternehmen	182	186	83	39	312	212	31	69
Gemeinschaftsunternehmen	551	692	34	68	641	627	14	21

Investor Relations

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

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

Konzeption und Inhalt

Daimler AG
Investor Relations

Publikationen für unsere Aktionäre:

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

Zwischenbericht Q1 2013

24. April 2013

Zwischenbericht Q2 2013

24. Juli 2013

Zwischenbericht Q3 2013

24. Oktober 2013

Hauptversammlung 2014

Messe Berlin
9. April 2014

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

Vorausschauende Aussagen:

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

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

