

Konzernzwischenlagebericht.

Konzernabsatz mit 565.800 Einheiten deutlich über Vorjahresniveau

Umsatzanstieg um 13% auf 29,5 Mrd. €

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

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

Für Gesamtjahr 2014 deutlicher Anstieg bei Absatz und Umsatz erwartet

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

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft mit verhaltener Expansion

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

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

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

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

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

Absatz im ersten Quartal über Vorjahresniveau

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

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

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

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

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

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

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

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

C.01

Absatz nach Geschäftsfeldern

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

C.02

Umsatz nach Geschäftsfeldern

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

Ertragslage

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

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

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

C.03

EBIT nach Segmenten

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

C.04

Sonderfaktoren im EBIT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Finanzlage

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

C.05

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

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

C.06

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

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

C.07

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

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

C.08

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

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

Aus dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ↗ C.05

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

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

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

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

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

Der Free Cash Flow belief sich im ersten Quartal 2014 auf 0,7 Mrd. €. Den positiven Ergebnisbeiträgen des Industriegeschäfts stand ein Anstieg im Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 0,2 Mrd. € gegenüber. Positive Effekte resultierten aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. Belastend wirkten hohe Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte. Darüber hinaus verminderten Ertragsteuer- und Zinszahlungen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C.09

Benchmarkemissionen

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

Vermögenslage

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

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

C.10

Verkürzte Konzernbilanz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

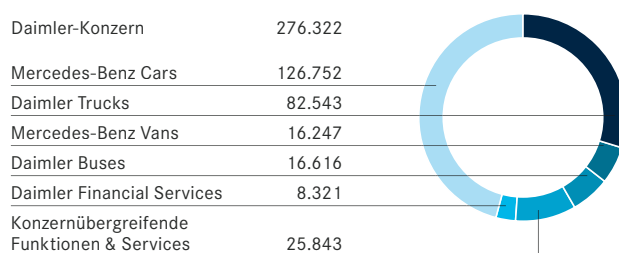
Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** als Differenz zwischen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen und dem Marktwert der Fondsvermögen lag zum 31. März 2014 bei -9,9 Mrd. € gegenüber -8,6 Mrd. € zum 31. Dezember 2013. Am 31. März 2014 betragen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns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

Mitarbeiter

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

C.10

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern



Wichtige Ereignisse

Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

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

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

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

Daimler beschließt Veränderung seiner Beteiligung an Rolls-Royce Power Systems

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

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

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

Nachtragsbericht

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

Risiko- und Chancenbericht

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

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

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

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

Prognosebericht

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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