

DAIMLER

Pioniere nachhaltiger Mobilität.
Geschäftsbericht 2009.



Wichtige Kennzahlen

Daimler-Konzern

	2009	2008	2007	09/08
Werte in Millionen €				Veränd. in %
Umsatz	78.924	98.469	101.569	-20 ¹
Westeuropa	36.458	46.276	49.753	-21
davon Deutschland	18.788	21.832	22.582	-14
NAFTA	19.380	23.243	25.136	-17
davon USA	16.569	19.956	21.846	-17
Asien	12.435	13.840	11.918	-10
davon China	4.349	3.226	1.951	+35
Übrige Märkte	10.651	15.110	14.762	-30
Beschäftigte (31.12.)	256.407	273.216	272.382	-6
Sachinvestitionen	2.423	3.559	2.927	-32
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.181	4.442	4.148	-6
davon aktiviert	1.285	1.387	990	-7
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit (einschließlich aufgegebene Aktivitäten)	10.961	(786)	7.146	.
EBIT	(1.513)	2.730	8.710	.
Wertbeitrag (Value Added) (einschließlich aufgegebene Aktivitäten)	(4.644)	(1.147)	1.380	.
Konzernergebnis	(2.644)	1.414	3.985	.
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	(2.644)	1.704	4.855	.
Ergebnis je Aktie (in €)	(2,63)	1,41	3,83	.
Ergebnis je Aktie, fortgeführte Aktivitäten (in €)	(2,63)	1,71	4,67	.
Dividendensumme	0	556	1.928	.
Dividende je Aktie (in €)	0,00	0,60	2,00	.

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte und Konsolidierungskreisveränderungen Umsatzrückgang um 21%.



Mit der **B-Klasse F-CELL** bringt Mercedes-Benz als erster Hersteller weltweit einen unter Serienbedingungen gefertigten Brennstoffzellen-Pkw auf die Straße. Das umweltfreundliche Elektroauto überzeugt mit souveränen Fahrleistungen auf dem Niveau eines Fahrzeugs mit einem 2,0-Liter-Benzinmotor und gleichzeitig voller Alltagstauglichkeit. Dank der großen Reichweite von circa 400 km und kurzen Betankungszeiten von rund drei Minuten wird lokal emissionsfreie Mobilität mit der B-Klasse F-CELL auch auf längeren Strecken zur Realität. Die Produktion der B-Klasse F-CELL startete Ende 2009 mit einer Kleinserie. Ab Frühjahr 2010 werden die ersten der rund 200 Fahrzeuge an Kunden in Europa und den USA ausgeliefert.

Geschäftsfelder

	2009	2008	2007	09/08
Werte in Millionen €				Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars				
EBIT	(500)	2.117	4.753	.
Umsatz	41.318	47.772	52.430	-14
Umsatzrendite	(1,2%)	4,4%	9,1%	.
Sachinvestitionen	1.618	2.246	1.910	-28
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	2.696 913	2.994 1.060	2.733 705	-10 -14
Absatz (Einheiten)	1.093.905	1.273.013	1.293.184	-14
Beschäftigte (31.12.)	93.572	97.303	97.526	-4
Daimler Trucks				
EBIT	(1.001)	1.607	2.121	.
Umsatz	18.360	28.572	28.466	-36
Umsatzrendite	(5,5%)	5,6%	7,5%	.
Sachinvestitionen	597	991	766	-40
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	1.116 368	1.056 326	1.047 283	+6 +13
Absatz (Einheiten)	259.328	472.074	467.667	-45
Beschäftigte (31.12.)	70.699	79.415	80.067	-11
Mercedes-Benz Vans				
EBIT	26	818	571	-97
Umsatz	6.215	9.479	9.341	-34
Umsatzrendite	0,4%	8,6%	6,1%	.
Sachinvestitionen	113	150	138	-25
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	193 0	228 0	220 0	-15 .
Absatz (Einheiten)	165.576	287.198	289.073	-42
Beschäftigte (31.12.)	15.226	16.775	17.524	-9
Daimler Buses				
EBIT	183	406	308	-55
Umsatz	4.238	4.808	4.350	-12
Umsatzrendite	4,3%	8,4%	7,1%	.
Sachinvestitionen	78	117	92	-33
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	212 5	178 1	143 2	+19 +400
Absatz (Einheiten)	32.482	40.591	39.049	-20
Beschäftigte (31.12.)	17.188	18.110	17.286	-5
Daimler Financial Services				
EBIT	9	677	630	-99
Umsatz	11.996	11.964	10.967	+0
Neugeschäft	25.066	29.514	27.611	-15
Vertragsvolumen	58.350	63.353	59.143	-8
Sachinvestitionen	14	41	29	-66
Beschäftigte (31.12.)	6.800	7.116	6.743	-4

Daimler-Marken-Portfolio

Mercedes-Benz Cars



Mercedes-Benz



MAYBACH



Daimler Trucks



Mercedes-Benz



WESTERN STAR



Mercedes-Benz Vans



Mercedes-Benz

Daimler Buses



Mercedes-Benz



Daimler Financial Services

Mercedes-Benz Bank

Mercedes-Benz Financial

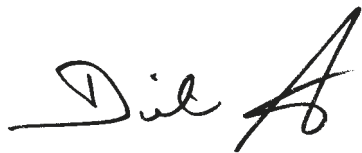
Daimler Truck Financial

DAIMLER

Wir haben das Automobil erfunden – jetzt gestalten wir mit Leidenschaft seine Zukunft. Als Pioniere des Automobilbaus betrachten wir es als Ansporn und Verpflichtung, unsere Tradition mit wegweisenden Technologien und hochwertigen Produkten fortzusetzen.

Unsere Philosophie ist klar: Wir geben unser Bestes für Kunden, die das Beste erwarten, und wir leben eine Kultur der Spitzenleistung, die auf gemeinsamen Werten basiert. Unsere Unternehmensgeschichte ist geprägt von Innovationen und Pionierleistungen; sie sind Grundlage und Ansporn für unseren Führungsanspruch im Automobilbau.

Dabei prägt der Grundsatz nachhaltiger Mobilität unser Denken und Handeln: Es ist unser Ziel, die Mobilitätsanforderungen der Zukunft erfolgreich zu bewältigen. Damit wollen wir dauerhaft Werte schaffen – für unsere Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und die Gesellschaft insgesamt.



Dieter Zetsche



Wolfgang Bernhard



Wilfried Porth



Andreas Renschler



Bodo Uebber



Thomas Weber

Mit diesem Geschäftsbericht 2009 wollen wir Ihnen unsere vielfältigen Aktivitäten als »Pioniere nachhaltiger Mobilität« näherbringen. Die Inhalte haben wir für Sie in sieben Themenblöcke gegliedert. Grundsätzliches und Exemplarisches aus der Welt von Daimler finden Sie auf den ersten Seiten dieses Berichts. In einer Bildstrecke auf den Seiten 10 bis 49 haben wir das Titelthema für Sie in attraktiver Form aufbereitet: Hier beschreiben wir unseren Weg zur nachhaltigen und sicheren Mobilität. Der Lagebericht enthält eine Darstellung und Analyse des Geschäftsverlaufs einschließlich der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens. Informationen zu unseren Geschäftsfeldern, zum Thema Nachhaltigkeit und zur Corporate Governance sowie der Konzernabschluss vertiefen das Informationsangebot.

Inhaltsverzeichnis

2 - 57

Das Unternehmen im Überblick

- 4 Brief des Vorstandsvorsitzenden
- 8 Der Vorstand
- 10 Pioniergeist und Innovationskraft
- 50 Wichtige Ereignisse 2009
- 54 Die Daimler-Aktie

58 - 117

Lagebericht

- 60 Geschäft und Rahmenbedingungen
- 73 Ertragslage
- 88 Finanzlage
- 95 Vermögenslage
- 97 Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)
- 100 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
- 101 Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2009
- 102 Risikobericht
- 111 Ausblick

118 - 133

Geschäftsfelder

- 120 Mercedes-Benz Cars
- 124 Daimler Trucks
- 128 Mercedes-Benz Vans
- 130 Daimler Buses
- 132 Daimler Financial Services

134 - 143

Nachhaltigkeit

- 136 Innovation, Sicherheit und Umwelt
- 140 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 142 Gesellschaftliche Verantwortung

144 - 169

Corporate Governance

- 146 Bericht des Aufsichtsrats
- 150 Der Aufsichtsrat
- 154 Bericht des Prüfungsausschusses
- 156 Vergütungsbericht
- 162 Compliance
- 164 Corporate Governance Bericht
- 168 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

170 - 251

Konzernabschluss

- 172 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 173 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- 174 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 175 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 176 Konzernbilanz
- 177 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
- 178 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 179 Konzernanhang

252 - 256

Weitere Informationen

- 252 Zehnjahresübersicht
- 254 Glossar
- 255 Stichwortverzeichnis
- 256 Internationale Konzernrepräsentanzen
Internet | Informationen | Adressen
Daimler weltweit
Finanzkalender 2010

A middle-aged man with a mustache and glasses, wearing a dark suit, white shirt, and patterned tie, stands with his hands on his hips in a modern office. In the background, a woman is standing and holding papers, and a man is sitting at a desk with a computer monitor. The office has large windows and a clean, professional atmosphere.

» Die Lage im Jahr 2009
war außergewöhnlich, aber
unsere Entschlossenheit
auch. «

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2009 wird als das Jahr der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise in Erinnerung bleiben: Zum ersten Mal seit dem Zweiten Weltkrieg ist die globale Wirtschaftsleistung geschrumpft. Viele Pkw-Märkte sind zeitweise um 20 bis 40 Prozent eingebrochen; auf den Nutzfahrzeugmärkten war der Rückgang sogar noch dramatischer.

Auch unsere Zahlen reflektieren diesen Markteinbruch: Das EBIT betrug -1,5 Milliarden Euro, das Konzernergebnis lag bei -2,6 Milliarden Euro.

Das ist unbefriedigend – und doch wäre das Minus noch größer, wenn wir nicht massiv gegengesteuert hätten: Systematisch haben wir dafür unsere Geschäftsabläufe durchforstet, die Effizienz gesteigert, Kosten gesenkt, Boni gestrichen und jeden Stein umgedreht. Kräftige Schultern wurden dabei stärker belastet als schwache. Aber niemand freut sich über eisernes Sparen, Kurzarbeit oder Entgeltverzicht. Trotzdem: Der Ausnahmecharakter der Marktkrise ließ uns keine andere Wahl. Und dementsprechend haben die Unternehmensleitung und auch die Arbeitnehmervertretung – oft gemeinsam – gehandelt.

Wegen der extremen Bedingungen des Krisenjahres 2009 haben Vorstand und Aufsichtsrat auch beschlossen, dass Daimler für das abgelaufene Geschäftsjahr ausnahmsweise keine Dividende zahlt. Auch diese Entscheidung haben wir uns nicht leicht gemacht. Aber sie reflektiert die Ergebnissituation 2009. Für das Geschäftsjahr 2010 können Sie davon ausgehen, dass Daimler wieder eine Dividende zahlen wird.

Was ist die Grundlage für diese Erwartung?

Kurz gesagt: die Fakten.

Daimler hat sich in der Krise nicht darauf beschränkt, den » Gürtel enger zu schnallen «. Wir haben zugleich die Voraussetzungen für künftige Erfolge geschaffen – strategisch, technologisch und natürlich produktseitig. So ist seit Anfang 2010 die neue E-Klasse-Familie mit allen vier Modellvarianten verfügbar; das gibt uns einen Vorsprung gegenüber dem Wettbewerb. Im weiteren Jahresverlauf werden wir nachlegen – unter anderem mit dem neuen CLS. Auch die bisher sparsamste und umweltfreundlichste S-Klasse aller Zeiten kommt auf den Markt. Bei Trucks, Transportern und Bussen stehen ebenfalls neue attraktive Produkte an. Und in Sachen Elektromobilität macht uns niemand etwas vor.

Das alles zeigt: Wir kommen mit hohem » Drehmoment « aus der Krise - und wir sind entschlossen, die Schlagzahl weiter zu erhöhen. Dabei setzen wir vier Schwerpunkte:

- Führende Produkte und Marken,
- wegweisende Technologien und Geschäftsmodelle,
- neue Märkte und Netzwerke sowie
- kontinuierliche Effizienzsteigerungen und eine Kultur der Spitzenleistung.

Es ist dieser Anspruch auf » Spitzenleistung «, der all unsere Aktivitäten verbindet. Mögen sich eine S-Klasse, ein Schwer-Lkw und ein » Silberpfeil « in noch so vielen Punkten unterscheiden, eines ist ihnen und allen anderen Daimler-Produkten gemeinsam: Wir wollen » Klassenbester « sein:

- mit rational überzeugenden und emotional faszinierenden Premium-Pkw,
- mit erstklassigen Trucks, Transportern und Bussen, die ihren Kunden einen optimalen wirtschaftlichen Nutzen bieten,
- und mit Dienstleistungen, die diesem Qualitätsniveau voll entsprechen.

Speziell für Mercedes-Benz, die wertvollste Premium-Automarke der Welt, gilt der Maßstab » Das Beste oder nichts «. Das war der Anspruch von Gottlieb Daimler - und das ist unser Anspruch heute. In der Summe seiner Eigenschaften muss ein Auto mit Stern das beste Auto sein, das es auf dem Markt gibt. Das bedeutet nicht, dass es stets das » größte « sein muss: » Premium « ist nicht allein eine Frage von Abmessung oder Gewicht. Es ist eine Frage markentypischer Qualitäts- und Stilmerkmale. Und wir werden in Zukunft sogar noch deutlicher machen, dass die Faszination der Marke Mercedes-Benz nicht erst mit der C-, E- oder gar S-Klasse beginnt.

Plakativ könnte man sagen: Wir machen faszinierende Autos grüner und grüne faszinierender. Das geht nur mit wegweisenden Technologien - und die haben wir. Bei Mercedes-Benz Cars konnten wir 2009 den CO₂-Wert unserer Flotte um volle 13 Gramm auf 160g/km senken.

In diesem Jahr gehen wir mit zusätzlichen BlueEFFICIENCY-Modellen der E- und C-Klasse den nächsten Schritt: Die Emissionen dieser Fahrzeuge werden bei nur noch 129 bzw. sogar 119 Gramm CO₂ pro Kilometer liegen.

Bei der Elektrifizierung geht es ebenfalls vorwärts: Unser S 400 HYBRID ist die sauberste Luxuslimousine mit Ottomotor weltweit. Vollelektrische Pkw, die lokal emissionsfrei

fahren, fertigen wir seit letztem Herbst in Kleinserie – teils mit batterie-elektrischem Antrieb, teils mit Brennstoffzelle. Auch das Hybrid-Portfolio unserer Nutzfahrzeuge sucht seinesgleichen. In Summe ist bei alternativen Antrieben kein anderer Automobilhersteller so weit wie wir. Ich lade Sie herzlich ein, sich auf den folgenden Seiten ein eigenes Bild zu machen.

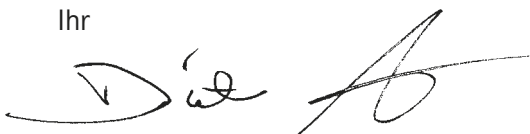
Noch ein weiteres prägendes Merkmal der automobilen Zukunft möchte ich hier betonen: die Verschiebung des Wachstums in die Schwellenländer. Vor allem China ist 2009 gegen den globalen Trend gewachsen und zum größten Automobilmarkt der Welt aufgestiegen. Es ist deshalb von besonderem Gewicht, dass Mercedes-Benz dort 2009 zum dritten Mal in Folge die am schnellsten wachsende Premium-Automarke war. Für unsere S-Klasse ist das »Reich der Mitte« bereits der wichtigste Einzelmarkt der Welt; für Mercedes insgesamt ist es der viertwichtigste – und dementsprechend haben wir auch unsere chinesischen Produktionskapazitäten ausgebaut. Ähnlich handeln wir in anderen Zukunftsmärkten, um globale Wachstumschancen zu nutzen. Die nächste Generation der C-Klasse beispielsweise werden wir für Amerika auch in Amerika produzieren.

Bei den Nutzfahrzeugen haben wir 2009 unsere Partnerschaft mit dem russischen Lkw-Hersteller Kamaz vertieft und unsere Beteiligung im laufenden Jahr aufgestockt. Im indischen Chennai bauen wir ein neues Lkw-Werk.

Was immer sich aber in der Automobilindustrie noch verändern wird, eines bleibt: Am Ende sind es Menschen, die über Erfolg oder Misserfolg entscheiden; hochkompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die auch unter schwierigen Rahmenbedingungen für »Spitzenleistung« bürgen. Kein Automobilunternehmen ist da besser aufgestellt als wir.

So beträchtlich die Herausforderungen also auch 2010 bleiben, so begründet können wir sagen: Ihr Unternehmen ist gut auf sie vorbereitet. Nach der kontrollierten Defensive des Krisenjahres 2009 spielen wir wieder auf Angriff. Und Sie, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, bitte ich dafür um Ihre Unterstützung.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dieter Zetsche', with a long horizontal flourish extending to the right.

Dieter Zetsche

Der Vorstand



Wilfried Porth | 51
Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis April 2012

Andreas Renschler | 51
Daimler Trucks
Bestellung bis September 2013

Bodo Uebber | 50
Finanzen & Controlling,
Daimler Financial Services
Bestellung bis Dezember 2011

BlueEFFICIENCY

electric drive

F-CELL

mission

ueEFF ENO



Dieter Zetsche | 56
Vorsitzender des Vorstands,
Leiter Mercedes-Benz Cars
Bestellung bis Dezember 2013



Thomas Weber | 55
Konzernforschung &
Mercedes-Benz Cars Entwicklung
Bestellung bis Dezember 2013

Im Vorstand seit 18. Februar 2010:
Wolfgang Bernhard | 49
Produktion und Einkauf Mercedes-Benz
Cars, Mercedes-Benz Vans
Bestellung bis Februar 2013

Aus dem Vorstand ausgeschieden:
am 8. April 2009: Günther Fleig
am 30. April 2009: Rüdiger Grube

Pioniergeist und Innovationskraft für eine sichere und nachhaltige Mobilität. Status und Vision.

Seit über 120 Jahren entwickeln wir Antworten auf die automobilen Fragen der jeweiligen Zeit. Als Erfinder des Automobils fühlen wir uns dem Klima- und Umweltschutz ebenso verpflichtet wie der Sicherheit unserer Fahrzeuge. Darauf können unsere Kunden - und alle anderen Verkehrsteilnehmer - weltweit vertrauen.

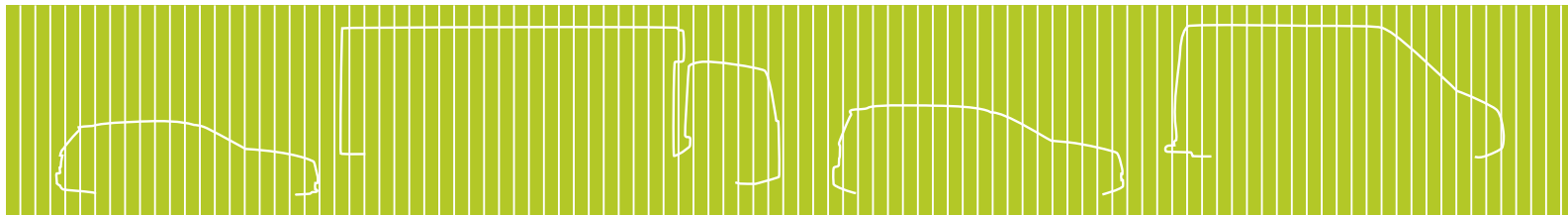
Antriebe – Unsere Strategie »Der Weg zur emissionsfreien Mobilität« bündelt die vielfältigen globalen Aktivitäten des Daimler-Konzerns in puncto nachhaltige Mobilität. Ziel ist es, Kraftstoffverbrauch und Emissionen unserer Pkw, Lkw, Transporter und Omnibusse bereits heute deutlich zu reduzieren und langfristig ganz zu vermeiden. Dafür entwickeln wir ein breites Spektrum grüner Antriebstechnologien und gestalten damit in allen Bereichen des Straßenverkehrs die Mobilität von heute und morgen. » **Seite 12 – 35**

Sicherheit – Eines unserer Kernanliegen ist die Sicherheit im Straßenverkehr. Schon unsere Pioniere waren bei der Entwicklung neuer Technologien und der Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit stets ihrer Zeit voraus. Und auch in Zukunft wird Daimler mit richtungsweisenden Innovationen die Mobilität immer sicherer gestalten. Dieses Engagement fassen wir in unserer »Vision vom unfallfreien Fahren« zusammen. » **Seite 36 – 49**

Der Weg zur emissionsfreien Mobilität. Pionierleistungen von Daimler und seinen Marken.

Um den Verbrauch und die Emissionen unserer Fahrzeuge bereits heute deutlich zu reduzieren und langfristig ganz zu vermeiden, setzen wir auf

- die Optimierung von Fahrzeugen mit modernsten Verbrennungsmotoren;
 - die weitere Effizienzsteigerung durch bedarfsgerechte Hybridisierung;
 - die lokal emissionsfreie Elektromobilität mit Batterie- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen;
 - die Entwicklung von alternativen Kraftstoffen und Mobilitätskonzepten.
- Eingebunden sind auch neuartige Finanzierungslösungen und Services.



1969 - 1978

1969: Erster Elektro-Versuchsbus Mercedes-Benz OE 302 mit hybrider Antriebstechnologie

1972: Erster Elektro-versuchstransporter mit Batteriewechseltechnik: Mercedes-Benz LE 306

1975: Erstes Wasserstoff-Versuchsfahrzeug Mercedes-Benz L 307 mit Hydridtank und Verbrennungsmotor

1979 - 1984

1979: Erster Hybridbus mit kombiniertem Diesel-/Batteriebetrieb: Mercedes-Benz OE 305

1979: Start eines fünf-jährigen Modellversuchs: 13 Elektro-Hybridbusse im Linienverkehr

1982: Erstes Elektro-Pkw-Versuchsfahrzeug: auf Basis des T-Modells der mittleren Baureihe von Mercedes-Benz

1985 - 1996

1985: Geregelte Abgasreinigungsanlage mit Dreivegekatalysator

1992: 20 Mercedes-Benz Fahrzeuge beim Großprojekt zur Praxiserprobung von Elektrofahrzeugen

1994: Erstes Brennstoffzellen-Fahrzeug NECAR (New Electric Car) auf Basis des Mercedes-Benz Transporters MB 100

1997 - 2002

1997: Erster Omnibus mit Brennstoffzellenantrieb: NEBUS auf Basis des Mercedes-Benz O 405

1997: Maßstäbe in puncto Effizienz: CDI-Technologie (Common Rail Direct Injection) im Mercedes-Benz C 220 CDI

1998: Start der Dauererprobung: alltagstaugliches Elektroversuchsfahrzeug auf Basis der Mercedes-Benz A-Klasse

1998: Orion Stadtbusse mit Hybridantrieb in der Alltagserprobung in New York

1999: Im NECAR 4 sind Brennstoffzellenantrieb und Tankanlage erstmals im Sandwichboden der Mercedes-Benz A-Klasse untergebracht

2003 - 2004

2003: Brennstoffzellen-Stadtbusse auf Basis des Mercedes-Benz Citaro im Linieneinsatz: 36 Fahrzeuge auf drei Kontinenten

2003: Dieselmotor mit Hybridmodul: im Forschungsfahrzeug Mercedes-Benz F 500 Mind

2004: Erster BlueTec-Lkw mit der Technologie für die saubersten Diesel der Welt

2004: Freightliner Transporter mit Hybridantrieb im Alltagseinsatz in den USA

2004: Weltweit sind 60 Mercedes-Benz A-Klasse F-CELL im Einsatz



2005

2006 - 2008

2009

2010

nach 2010

Auslieferung der ersten Mercedes-Benz Actros Lkw und Sattelzugmaschinen mit BlueTec

Erste Mercedes-Benz Citaro Stadtbusse mit BlueTec-Technologie

Weltrekordfahrt über 160.000 Kilometer demonstriert die Leistungsfähigkeit und Effizienz der CDI-Technologie

2006: Mercedes-Benz CLS 350 CGI mit sparsamer Piezo-Benzindirekteinspritzung und strahlgeführtem Brennverfahren

2006: Erster Transporter in Europa mit Hybrid-technologie: Mercedes-Benz Hybrid-Sprinter 316 CDI

2006: Fuso Canter Eco Hybrid geht in Serie

2007: Orion VII Hybrid-Busse gehen in New York »auf Linie«

2008: Der Freightliner M2E Hybrid bewährt sich im Alltag

Erstes Automobil mit Hybridantrieb und Lithium-Ionen-Batterie: Mercedes-Benz S 400 HYBRID

Kleinserienproduktion: Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL und smart fortwo electric drive

Effizienz-Paket BlueEFFICIENCY im Sprinter eingeführt

Der Logistikkonzern DHL testet den Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid

Serieller Diesel-Hybridbus für den Alltagseinsatz: Mercedes-Benz Citaro BlueTec Hybrid

Mit e-mobility-Berlin startet der weltgrößte Feldversuch mit Elektroautos

Brennstoffzelle im Praxisbetrieb: Die ersten Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid sowie 200 Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL

Großversuche zur Elektromobilität: weitere e-mobility-Projekte in acht Ländern

Vorbildlich umweltfreundlich: Auslieferung der ersten Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid

Neue BlueTec-Motoren bei Trucks NAFTA erfüllen weltweit strengste Abgasrichtlinie in USA

E-Transporter: Kleinserie E-CELL Vito startet Mitte des Jahres

76 sparsame und saubere BlueEFFICIENCY-Modelle bis Ende 2010 eingeführt

Jährlich mindestens ein neues Hybridmodell darunter auch Fahrzeuge mit Dieselmotoren.

Souverän in Leistung und Umweltschutz: E 300 BlueTEC Hybrid

Mercedes-Benz und smart Elektrofahrzeuge: mit Lithium-Ionen-Batterie aus eigener Produktion

S 500 Plug-in Hybrid auf der Straße: Umweltschutz in der Premium-Klasse

Kleinserie des Mercedes-Benz Sprinter mit Hybridantrieb



Verantwortung und Vergnügen.

Optimierte Verbrennungsmotoren
bringen noch mehr Effizienz auf die Straße.



Die weitere Verbesserung von Pkw und Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist ein Baustein auf unserem Weg zur nachhaltigen Mobilität. Dass dabei der Fahrspaß nicht auf der Strecke bleibt, dafür sorgen beeindruckende Leistungswerte.



Effizienz am laufenden Band: Die Vorserienproduktion der neuen und besonders effizienten Sechs- und Achtzylinder-Benzinmotoren ist in Bad Cannstatt angelaufen.

Verbrennungsmotoren. Sparsame Benziner und saubere Diesel.

Bis zur breiten Markteinführung emissionsfreier Antriebe verfolgen wir das Ziel, Dieselmotoren so sauber wie Benziner und Benziner so sparsam wie Diesel zu machen.

CGI (Stratified Charged Gasoline Injection), die strahlgeführte Direkteinspritzung bringt den Kraftstoff präzise zur Zündkerze und gilt als Schlüsseltechnologie, die den Verbrauch von Ottomotoren senkt und die Fahreigenschaften optimiert.

CDI (Common-Rail-Dieseleinspritzung) ist ein Meilenstein der Dieselmotortechnik, bei welcher der Kraftstoff via Hochdruckspeicherleitung in die Zylinder gespritzt wird. Dies senkt Verbrauch, Emissionen und Verbrennungsgeräusche.

BLUETEC erhöht durch eine optimierte Verbrennung die Effizienz von Dieselmotoren und reduziert durch die Abgasnachbehandlung mit SCR-Katalysator deren Schadstoffausstoß.

BlueEFFICIENCY heißen unsere maßgeschneiderten Effizienzpakete zur Kraftstoffeinsparung. Dazu gehören innermotorische Maßnahmen, von uns erstmalig in Serie gebracht, Karosserie-Gewichtseinsparungen, Leichtlaufreifen, Aerodynamik-Optimierungen und die ECO Start-Stopp-Funktion.

Der **DIESOTTO-Motor** vereint die niedrigen Emissionswerte des Benziners mit dem geringen Verbrauch und hervorragenden Drehmoment von Dieselaggregaten. Gleichzeitig bietet er die faszinierende Leistung und Laufkultur der Oberklasse.

» Hightech-Verbrennungsmotoren bleiben auf längere Sicht die treibende Kraft des Automobils. «

Innovative Triebwerke für Pkw und Nutzfahrzeuge sind der wirksamste Hebel, um heute schon den Verbrauch fossiler Kraftstoffe und Emissionen signifikant zu senken. Mit Nachdruck entwickeln wir Benziner und Diesel konsequent weiter – für einen noch höheren Pulsschlag in Sachen Effizienz, Ökonomie und Ökologie.

Optimierte Diesel mit Direkteinspritzung. Mit doppelter Turboaufladung und neuester Common-Rail-Einspritzung setzt der neue CDI Vierzylinder-Diesel bei den Selbstzündern die Maßstäbe in Leistung, Abgasverhalten und Sparsamkeit. Damit gilt er als Paradebeispiel für intelligentes Downsizing. Dank der Kompaktbauweise kommt das Triebwerk in mehreren Modellreihen von Mercedes-Benz zum Einsatz. So bildet es das Herzstück der C-Klasse, und auch in der E-Klasse zeigt der neue

Motor, wie gut sich Ökologie und Fahrspaß heute vereinen lassen: 150 kW und ein Drehmoment von 500 Nm bei einem Verbrauch von nur 5,3 l/100 km und lediglich 139 g CO₂/km.

Bei den Transportern baut der Sprinter seinen Vorsprung als leistungsstarker, umweltfreundlicher Kleintransporter mit dem CDI Diesel weiter aus, und demnächst wird das neue Aggregat auch in den Transportern Vito und Viano verfügbar sein.

Die neue Generation CGI-Benziner.

Herausragende Leistung und Agilität trotz geringerer Verbrauchswerte und Emissionen bieten auch die optimierten Vier- bzw. Sechszylinder-Ottomotoren mit strahlgeführtem Brennverfahren. Im Vergleich zu den Vorgängermodellen sparen sie bis zu 25% Kraftstoff ein. Als Sechszylinder-Modell mit 215 kW und nur 8,8 l Verbrauch auf 100 km setzt sich der Mercedes-Benz E 350 CGI BlueEFFICIENCY an die Spitze umweltgerechten Fahrvergnügens im Premiumsegment.

Emotion und Effizienz: Mit einem cW-Wert von 0,25 ist die Mercedes-Benz E-Klasse BlueEFFICIENCY herausragend in ihrem Segment. Ein um 0,01 geringerer cW-Wert spart bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h Kraftstoff um bis zu 0,15 l/100 km.





Bestens gerüstet für Euro 6 und EPA10. Im neuen Reinraum mit Klimaregelung werden die Partikelemissionen neuer Motoren mittels feinsten Messverfahren entsprechend den internationalen Abgasgesetzgebungen bestimmt.

Agil, stark, komfortabel und sauber. Lkw, Transporter, Omnibusse und Sonderfahrzeuge von Daimler gestalten die Zukunft des Transports.

1 Liter/100 Kilometer und Tonne: Weltrekord für den BlueTec-Lkw.

Die enorme Effizienz moderner Hightech-Verbrennungsmotoren belegt die Weltrekordfahrt des Mercedes-Benz Actros 1844 LS als Serienfahrzeug. Mit 19,44 l Diesel auf 100 km hält der 40-Tonnen-Sattelzug den Verbrauchsweltrekord, das sind umgerechnet nur 0,8 l je 100 Tonnenkilometer. Entsprechend niedrig sind auch die CO₂-Emissionen mit 20,5 g je Tonne Nutzlast und km. Damit ist bei Daimler Nutzfahrzeugen die Vision vom Ein-Liter-Auto längst Realität.

BlueTec – eine positive Bilanz für den Betreiber und die Umwelt. Mehr als 260.000 Lkw, 17.000 Mercedes-Benz und 6.500 Setra Busse sind in Europa mit den umweltfreundlichen, verbrauchsarmen Blue-Tec Dieselmotoren unterwegs. Jedes Fahrzeug emittiert rund 60% Stickoxide und 80% Rußpartikel weniger – Pluspunkte, die nun auch die Lkw-Branche in den USA und Kanada für sich verbuchen kann. Daimler Trucks Nordamerika brachte den neuen Freightliner Coronado mit der auf 28 Millionen Meilen getesteten BlueTec-Technologie auf den US-Markt.

Alternative Kraftstoffe. Weniger Verbrauch und Emissionen.

Die Entwicklung von Kraftstoffen und Antrieben ist untrennbar miteinander verbunden. Durch neue Energieträger erschließen wir weiteres Potenzial zur Senkung von Verbrauch und Emissionen.

Regenerativer Wasserstoff ist der Kraftstoff der Zukunft. In Brennstoffzellen-Fahrzeugen eingesetzt, garantiert er eine schadstoff- und CO₂-freie Mobilität.

CNG (Compressed Natural Gas) ist eine vielversprechende Option, da es kohlenstoffärmer als Benzin oder Diesel ist.

BTL-Kraftstoffe (Biomass-to-Liquid) der 2. Generation sind weitgehend CO₂-neutral, stehen nicht in Konkurrenz zur Nahrungs- oder Futtermittelproduktion und lassen sich sehr gut auf die Anforderungen von Verbrennungsmotoren abstimmen.

GTL-Kraftstoffe (Gas-to-Liquid) sind abgesehen von BTL-Kraftstoffen die saubersten und hochwertigsten Energieträger für Dieselmotoren.



**Ökologie, Ökonomie und Praxistauglichkeit
in Serie: der Mercedes-Benz Sprinter NGT mit
bivalentem Erdgasantrieb.**

» Mit effizienten, saubereren Antrieben und alternativen Kraftstoffen nehmen wir die Herausforderungen von morgen an. «

Das Beste aus zwei Welten.

Hybride Antriebssysteme für zusätzliche Effizienzsteigerung.





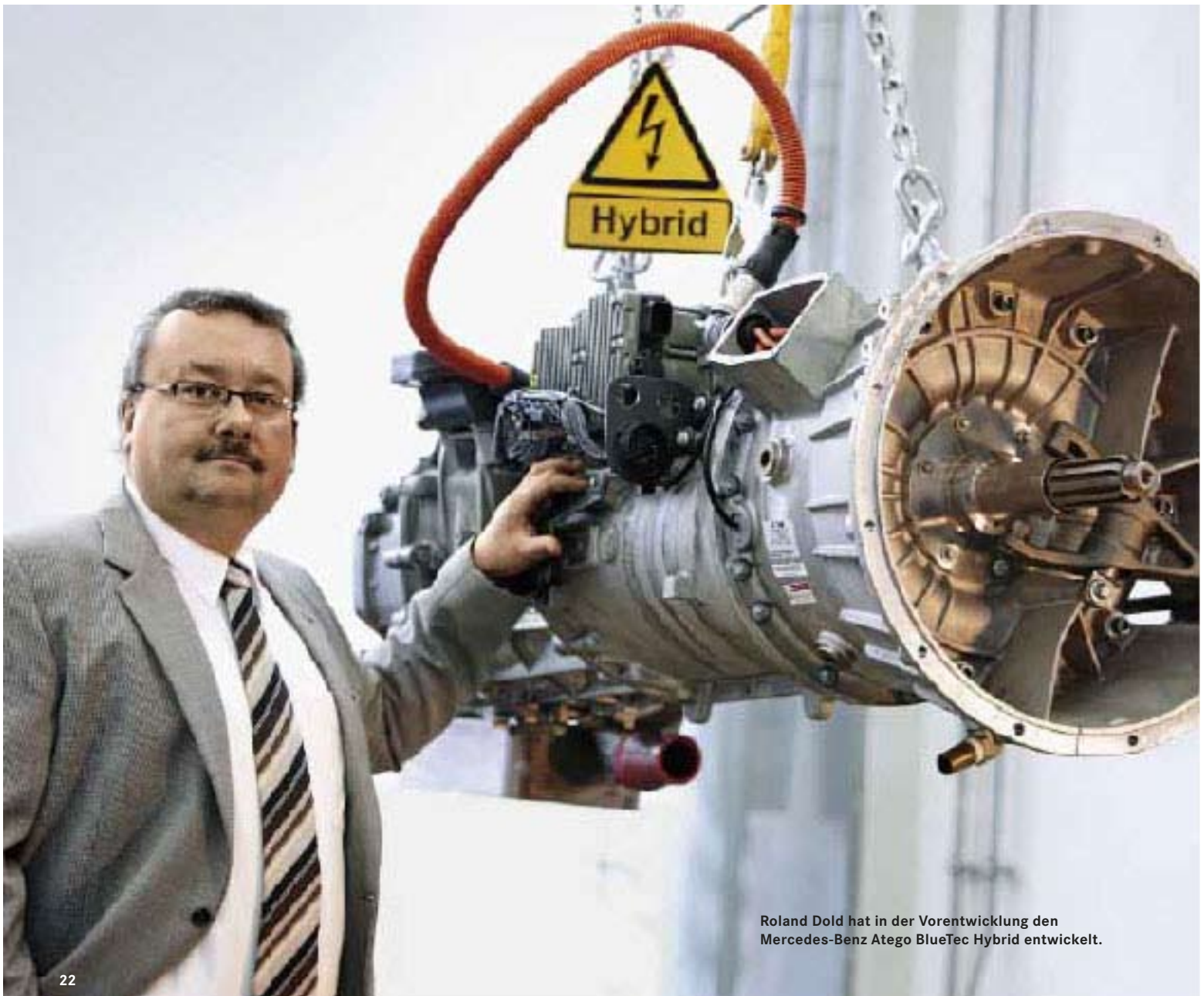
Der einzigartige modulare Daimler-Hybrid-Systembaukasten ist eine weitere Pionierleistung auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität, die technisch und wirtschaftlich Maßstäbe setzt. Und ein Beweis, dass sich durch die Bündelung von Kräften mehr bewegen lässt.

Hybridantriebe. Technologien intelligent kombinieren.

Der modulare Daimler-Hybrid-Systembaukasten bietet in puncto Leistung und Einsatzspektrum enorme Flexibilität: Hybridmodule und Batterien können mit unterschiedlichen Benzin- und Dieselmotoren kombiniert werden.

Die Module reichen von der **Start-Stopp-Funktion** über eine Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotor zur **Leistungsunterstützung (Boosten)** oder zur **Bremsenergieerückgewinnung (Rekuperation)** bis hin zum vollelektrischen Fahren. Eine weitere Option ist der **Plug-in-Hybrid**, bei dem die Batterie zur

Steigerung der elektrischen Reichweite an der Steckdose aufgeladen werden kann. Es kommen drei Hybrid-Typen zum Einsatz: Bei den Lkw hat sich Daimler für den **Parallel-Hybrid** entschieden. Hier ist der Elektromotor in den Antriebsstrang integriert und speist seine Leistung in der Regel parallel zum Dieselmotor ein. Die Daimler Hybrid-Omnibusse verfügen über einen **seriellen Hybrid**. Ein direkt mit dem Dieselmotor verbundener Generator liefert die Energie für den Elektromotor. **Leistungsverzweigte Hybride** verbinden beide Ansätze.



Roland Dold hat in der Vorentwicklung den Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid entwickelt.



Große Klasse in Sachen Ökologie: der mit dem Umwelttechnikpreis Baden-Württemberg 2009 prämierte mittelschwere Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid in der Prototypenfertigung.

» Mit der weltweit größten Flotte an Hybrid-Nutzfahrzeugen und einem modularen Hybrid-Systembaukasten nimmt Daimler schon heute den Technologiewechsel zum emissionsfreien Fahren ins Visier. «

Herr Dold, wie wichtig ist die Hybridtechnik als Meilenstein auf dem Weg zum Zero-Emission-Fahrzeug?

Roland Dold: Hybridantriebe bilden die Brücke auf dem Weg zum Antrieb von morgen. Der Daimler-Hybrid-Systembaukasten eröffnet uns heute schon Potenziale für alle Fahrzeuge und Fahrsituationen. Im smart fortwo micro hybrid drive, im Mercedes-Benz S 400 HYBRID und ML 450 HYBRID sind Hybridlösungen für Pkw bereits auf dem Markt. Mit den Stadtbussen von Orion, Lkw und Vans von Freightliner oder Leicht-Lkw und Bussen von Fuso hat Daimler weltweit mehr Hybrid-Nutzfahrzeuge auf der Straße, als jeder andere Hersteller.

Der Umwelttechnikpreis Baden-Württemberg 2009 ging an Daimler Trucks. Was bedeutet das für Sie als Vorentwickler für Hybrid-Lkw?

Roland Dold: Der Preis macht uns stolz und ist Ansporn. Er zeigt, dass wir bei Daimler auf dem richtigen Weg zum emissionsfreien Transport sind. Lkw müssen als Investitionsgut immer und überall perfekt funktionieren und darüber hinaus die heutigen und künftigen Anforderungen des Umweltschutzes erfüllen.

Unser Hybridantrieb erlaubt auch den Warentransport in urbane Umweltzonen. So ist der prämierte Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid seit 2009 bei der Deutschen Post DHL zur Erprobung in städtischen Ballungsräumen unterwegs.

Hybrid-Lkw von Daimler fahren mit bis zu 20% weniger Kraftstoff und CO₂-Emissionen. Welche weiteren Vorteile hat der Hybrid?

Roland Dold: Lkw adressieren die unterschiedlichsten Ansprüche bezüglich Einsatzbereich, Leistung, Aufbau oder Nebenaggregate, die Daimler mit technisch und wirtschaftlich ausgewogenen Hybrid-Lösungen bedient. Im praktischen Fahrbetrieb resultieren daraus signifikante Vorteile: emissionsfreies und leises Fahren, Ampelstopps mit abgeschaltetem Motor, einfaches Anfahren am Berg, da der Elektromotor vom Start weg das volle Drehmoment hat, sowie Leistungsverstärkung und Lastpunktverschiebungen in verbrauchs- und emissionsoptimierte Bereiche. Die Erkenntnisse aus unserer 12-Tonner Atego Hybridflotte nutzen wir nun für schwerere Mercedes-Benz Lkw sowie für alle anderen Fahrzeuge im Daimler-Konzern.

» Das weltweit erste Serienautomobil mit Hybridantrieb und Lithium-Ionen-Batterie kommt von Mercedes-Benz. «

Eine Mercedes-Benz S-Klasse mit überlegener Fahrleistung und niedrigeren Verbrauchswerten als so mancher Kleinwagen zeigt, dass automobiler Faszination und Verantwortung für die Umwelt auch in den Topmodellen perfekt vereinbar sind.

Sichere und souveräne Autos haben Zukunft. Als verbrauchsgünstigste Luxuslimousine mit Ottomotor ist der im Juni 2009 eingeführte Mercedes-Benz S 400 HYBRID dabei in mehrfacher Hinsicht wegweisend. Er ist der erste Hybrid-Pkw eines europäischen Herstellers in Großserie und der weltweit erste Großserien-Pkw mit Lithium-Ionen-Batterie.

Spitzenkomfort und herausragende Leistung. Die Zukunftsfähigkeit kommen der S-Klasse Generationen demonstriert auch die Mercedes-Benz Vision S 500 Plug-in HYBRID. Der Technologieträger kann bis zu 30 Kilometer weit rein elektrisch und damit ohne lokale Emissionen fahren. Durch den effizienten Antrieb und den CO₂-Bonus für den batterie-elektrischen Fahrbetrieb erreicht er einen Verbrauch von nur 3,2 l auf 100 km und einen CO₂-Ausstoß von 74 g/km.

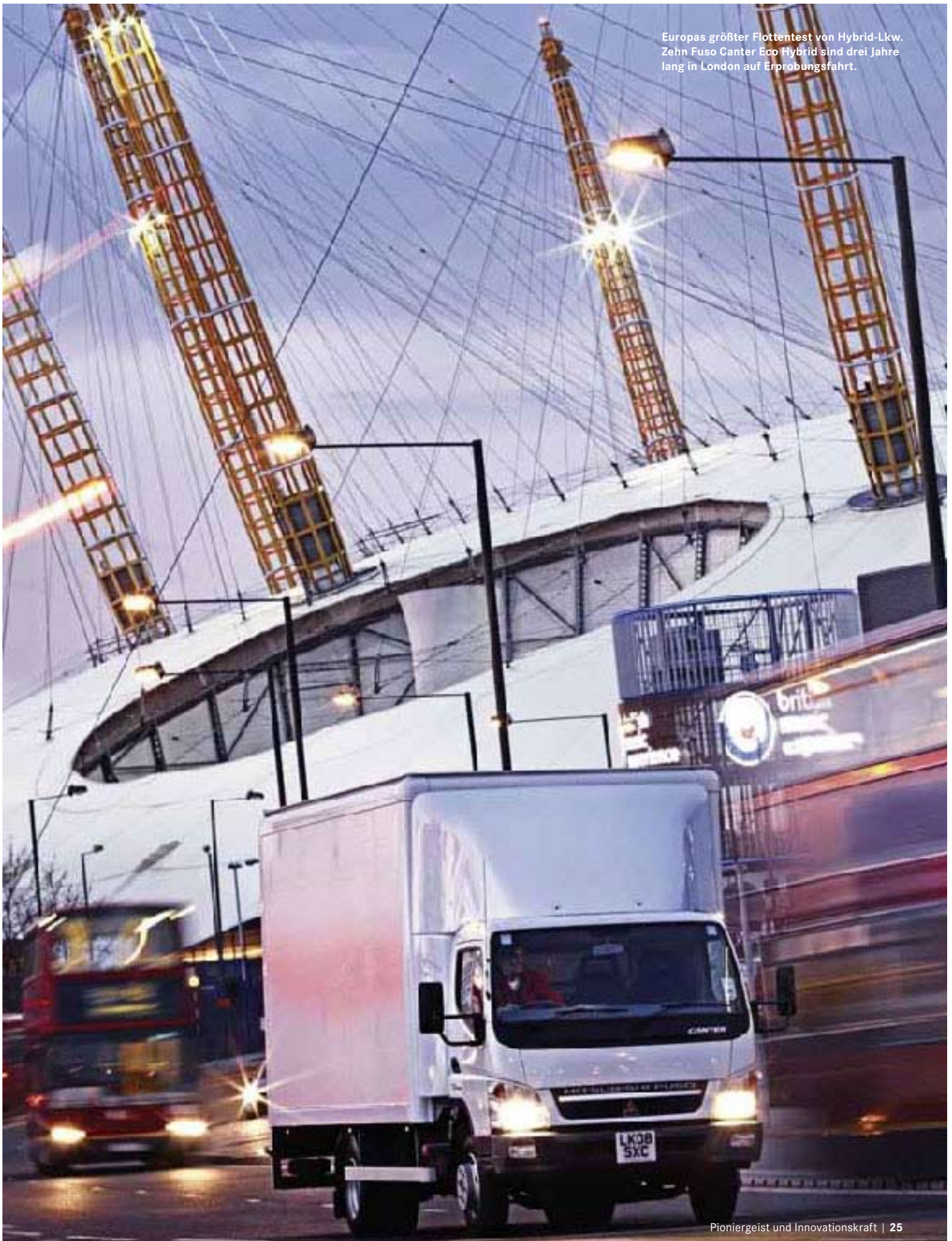
Hybrid-Lkw und -Busse von Daimler in führender Position. Schon 1969 zeigte Daimler das erste Nutzfahrzeug mit Hybridantrieb. Heute sind wir mit über 4.000 Hybrid-Lkw und -Omnibussen im Kundenbetrieb Weltmarktführer. Je nach Einsatzart werden hier Einsparungen beim Dieserverbrauch von bis zu 30% realisiert.

Das Global Hybrid Center in Kawasaki bündelt seit 2008 die weltweiten Hybridaktivitäten von Daimler Trucks und treibt damit die Hybridentwicklungen unserer Nutzfahrzeug-Marken Mercedes-Benz, Fuso und Freightliner noch schneller voran. So ist der Fuso Canter Eco Hybrid mit 800 verkauften Fahrzeugen weltweit bereits ein großer Markterfolg. Insgesamt zehn dieser Hybrid-Lkw bewähren sich zurzeit in Europas größtem Flottentest in London. In den USA und Kanada gehören mehr als 2.600 Orion Hybrid-Stadtlinienbusse zum Straßenbild.


Die Luxusklasse auf dem Weg zum Drei-Liter-Auto. Die seriennahe Mercedes-Benz Vision S 500 Plug-in HYBRID.



Europas größter Flottentest von Hybrid-Lkw.
Zehn Fuso Canter Eco Hybrid sind drei Jahre
lang in London auf Erprobungsfahrt.

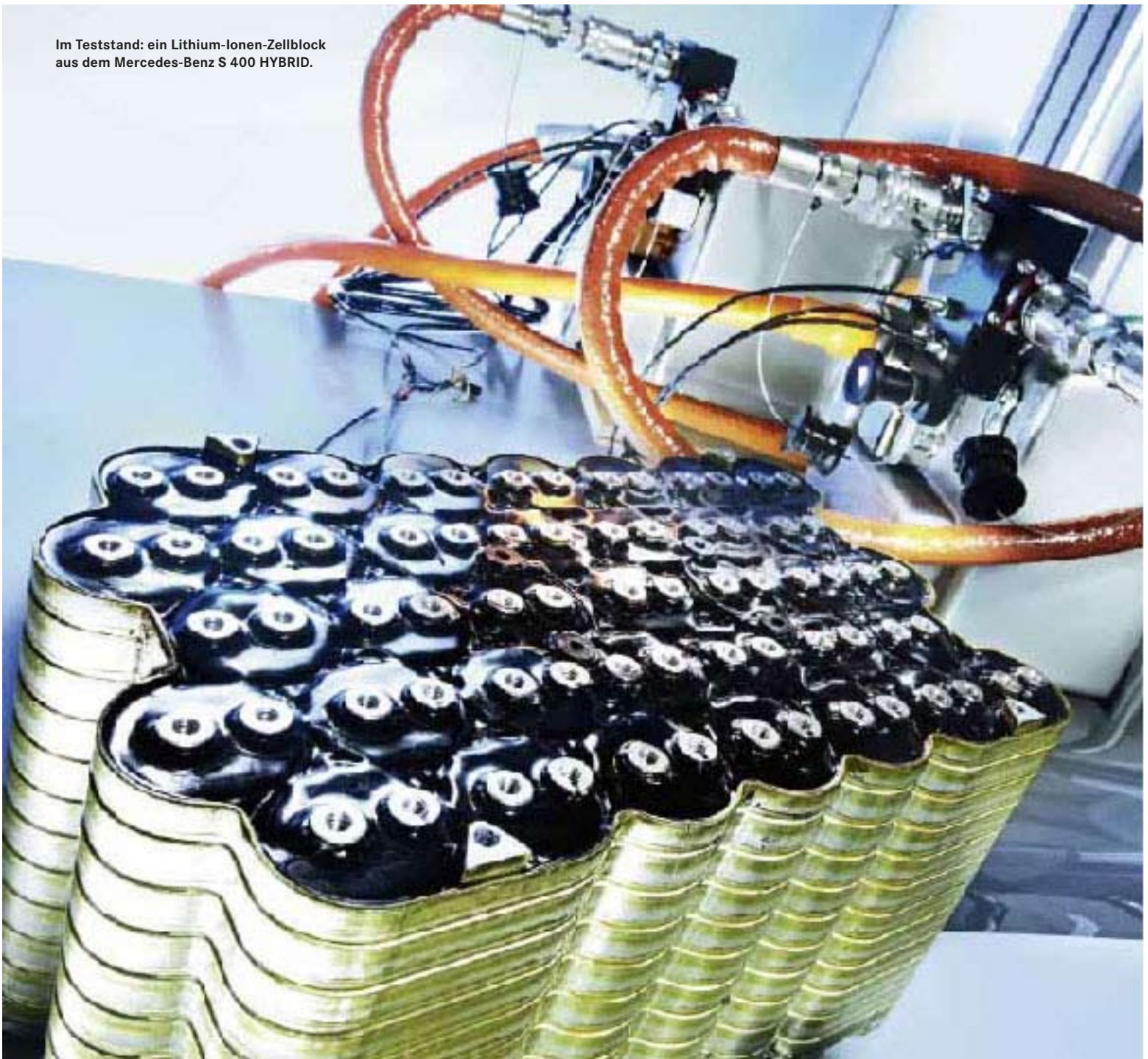


Trendsetter
urbaner Mobilität.
Elektrisch und lokal
emissionsfrei mit der
Lithium-Ionen-Batterie.



London, Berlin, Rom. Europas Metropolen fahren in eine grüne Zukunft – mit weniger Kraftstoff und lokal ohne Emissionen. Bereits 2007 starteten 100 batterie-elektrische smart fortwo electric drive in der britischen Hauptstadt. Und auch in den USA weisen die lokal emissionsfreien Cityflitzer von Daimler bald den Weg.

Im Teststand: ein Lithium-Ionen-Zellblock
aus dem Mercedes-Benz S 400 HYBRID.



Lithium-Ionen-Batterie. Energie für eine neue Ära der Mobilität.

Schlüssel für die konsequente automobilen Elektrifizierung ist eine leistungsfähige, zuverlässige und wettbewerbsfähige Batterietechnologie. Zur Sicherung der Vorreiterrolle von Daimler haben wir uns an der Evonik-Tochter Li-Tec beteiligt, die Deutsche Accumotive gegründet und die Zusammenarbeit mit Tesla Motors Inc. vereinbart. Gemeinsam treiben wir die Lithium-Ionen-Batterie-Technologie voran. Daimler ist damit weltweit einer der wenigen Automobilhersteller, der Batterien für automobilen Anwendungen selbst entwickelt und ab 2012 auch produziert. Darüber hinaus ist künftig der Verkauf der Batterien an Dritte geplant.

Lithium-Ionen-Batterien bilden das Herzstück aller künftigen Elektroantriebe: von Hybrid- bis zu Elektrofahrzeugen, von Pkw bis zu Nutzfahrzeugen. Die Vorteile der neuen High-Tech-Batterien liegen in ihren kompakten Abmessungen, kombiniert mit einer deutlich höheren Leistungsfähigkeit im Vergleich zu herkömmlichen Batterien. Weitere Vorteile sind die kurzen Ladezeiten und die lange Lebensdauer; zudem ist sie crashtauglich, recyclingfähig und arbeitet klimunabhängig absolut zuverlässig.



Berlin. Kurz nach halb 7. Die ersten Pendler erreichen mit ihren Autos den Potsdamer Platz. Fußgänger passieren die Straße, vorbei an Transportern und Taxis. Schulkinder besteigen lachend einen Omnibus – das einzig nennenswerte Geräusch in der morgendlichen Rushhour. Nahezu lautlos und lokal emissionsfrei bewegen sich sämtliche Fahrzeuge durch die Straßen – eine Vision?

Noch ist es ein Ausblick in die Zukunft der Elektromobilität, die mit dem smart fortwo electric drive jedoch schon heute anrollt. Der Cityflitzer elektrisiert bereits viele Städte und ist mit seinem Batterieantrieb der Trendsetter für die urbane Mobilität von morgen. Seit Ende 2009 läuft eine voll alltagstaugliche Kleinserie smart fortwo ed mit innovativer Lithium-Ionen-Batterie vom Band und wird von ausgewählten Kunden getestet. Ab 2012 ist er dann für alle Interessenten verfügbar. Und schon im Jahr 2010 startet der Sprinter als erster Elektrotransporter von Mercedes-Benz zum Feldtest bei Kunden.

London. Seit 2007 sind hier 100 smart fortwo electric drive der ersten Generation beim Daimler Pilotprojekt in Sachen batterie-elektrischer Antrieb unterwegs. Besonderes Plus in der britischen Metropole: statt mit der sonst fälligen City Maut fährt der smart ed völlig gebührenfrei.

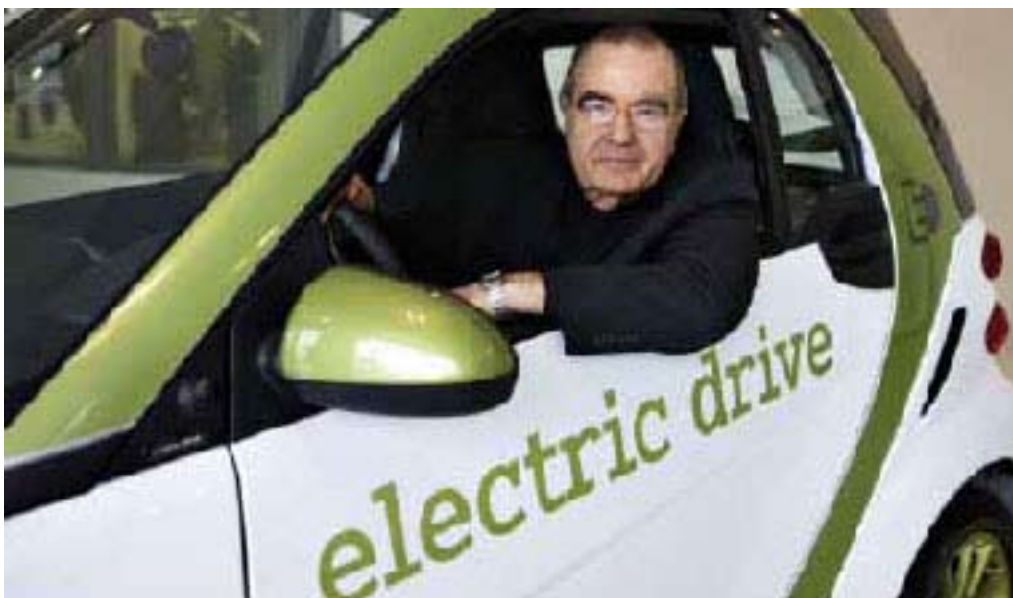
Berlin. Mit den smart ed der neuesten Generation und der Stromlade-Infrastruktur von RWE starteten wir im Rahmen von »e-mobility Berlin« die nächste Stufe einer alltagstauglichen, intelligenten und kundenfreundlichen Elektromobilität. Ökostrom zu laden und zu bezahlen ist an den 500 öffentlichen Ladestation oder an den

Ladeboxen für die Garage so einfach wie das Handling mit dem Mobiltelefon. Ziel des Gemeinschaftsprojektes ist es, das Zusammenspiel der notwendigen Ladeinfrastruktur und der Daimler Fahrzeugtechnik weiter zu optimieren.

Rom, Mailand, Pisa. Zum italienischen Lifestyle gehört ab 2010 auch die Elektromobilität. Bei »e-mobility Italy« werden über 100 Elektroautos von smart und Mercedes-Benz in den drei Metropolen unterwegs sein. Enel, Italiens größter Energieversorger, installiert 400 eigens entwickelte Ladestationen als maßgeschneiderte Antwort auf die besondere Situation in Italiens Städten.

Stuttgart. Der lokal emissionsfreie Güterverkehr startete 1972 mit dem Einsatz eines Mercedes-Benz Elektrotransporters bei den Olympischen Spielen in München. Jetzt baut Mercedes-Benz 50 Sprinter mit rein elektrischem Antrieb, die 2010 zur Kundenerprobung übergeben werden – ein richtungweisendes Projekt von Daimler, das vom Bundesministerium für Umwelt unterstützt wird. Unser Ziel ist es, kurzfristig die Serienreife mit technisch und wirtschaftlich perfekten Lösungen zu erreichen.

» Menschen und Metropolen in E-Motion mit batterie-elektrischen Antrieben von Daimler. «



Fragen an den Testkunden Rolf Bauer, Künstler und Inhaber eines Filmsynchronstudios, Berlin:

Was gefällt Ihnen besonders am neuen smart fortwo electric drive?

Rolf Bauer: Ich war schon immer ein smart Fan und freue mich, dass ich als Trendsetter mit dem neuen smart fortwo electric drive die sparsamste und umweltverträglichste Art der Mobilität schon heute erfahren kann.

Wie alltagstauglich ist Ihr Cityflitzer?

Rolf Bauer: Der Elektro-smart ist ideal für die Stadt, er bietet mir jede Menge Fahrspaß und ich kann mit nur einer Batterieladung 135 km Strecke lokal emissionsfrei zurücklegen.

Auf zu neuen Horizonten.
Die Brennstoffzelle als Motor
lokal emissionsfreier Mobilität.

Mit mehr als 100 Brennstoffzellen-Fahrzeugen von Mercedes-Benz und 4,5 Millionen Testkilometern hat Daimler die weltweit am besten erprobte Brennstoffzellen-Flotte. Die hohe Leistungsfähigkeit der Brennstoffzelle ist ein weiterer Beleg für die Stärke dieser Technologie – und die Kraft unserer Innovationen.





Emissionsfrei, leise, sicher und komfortabel – die Brennstoffzellen-Systeme von Daimler.

Brennstoffzelle. Umweltfreundlich und effizient.

Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzelle (Fuel Cell) erzeugen ihren Strom direkt an Bord und eignen sich mit ihren großen Reichweiten und kurzen Betankungszeiten hervorragend für den Langstreckenverkehr. Getankt wird Wasserstoff, der in der Brennstoffzelle den Strom für den Elektromotor erzeugt. Die Technologie erweist sich dabei als äußerst effizient, denn der Wirkungsgrad der Brennstoffzelle ist etwa doppelt so hoch wie der von modernen Verbrennungsmotoren. Ein weiterer Vorteil: Es entstehen lokal keine Emissionen, als einziges Abgas verbleibt Wasser. Wird der Wasserstoff aus regenerativen Energien gewonnen, ist die ökologische Gesamtbilanz rundum positiv.

Als Pionier nachhaltiger Mobilität haben wir seit 1994 mit unserem ersten Brennstoffzellen-Fahrzeug, dem Mercedes-Benz NECAR 1, die Schlüsseltechnologie im Fokus. Heute ist die Daimler Brennstoffzellen-Fahrzeugflotte weltweit die am besten erprobte. Wir arbeiten daran, automobiler Anwendungen der Brennstoffzellen noch zuverlässiger und kostengünstiger zu machen. Mit zahlreichen Patenten sind wir von Daimler weltweit der Technologieführer bei Brennstoffzellen im automobilen Bereich und bauen unsere Vorreiterrolle mit unserer Premiummarke Mercedes-Benz weiter aus.

Wasserstoff + Sauerstoff = Energie.

Im Zentrum unserer Aktivitäten stehen innovative Brennstoffzellen-Systeme für Pkw und Nutzfahrzeuge, deren Wirkungsgrad, Lebensdauer und Sicherheit wir noch weiter steigern.

3 Minuten Auftankzeit, 400 km Reichweite, null Emissionen. Das Zeitalter der H₂ Mobilität hat begonnen, und die neue Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL ist ein bedeutender Technologiesprung dorthin. 200 unter Serienbedingungen gefertigte und voll alltagstaugliche Pkw, ausgestattet mit der neuesten Generation Brennstoffzellen, überzeugen ab 2010 im Kundenbetrieb durch den Mercedes-typischen hohen Komfort, eine souveräne Fahrleistung und lange Lebensdauer sowie durch eine beachtliche Reichweite von rund 400 km.

H₂ Mobility: Daimler Brennstoffzellen-Fahrzeuge und Wasserstoff-Infrastruktur.

Die Alltagstauglichkeit der Brennstoffzellen-Fahrzeuge von Daimler haben wir unter Beweis gestellt. Damit das emissionsfreie Fahren nun Realität werden kann, ist ein flächendeckendes Netz an Wasserstoff-Tankstellen notwendig. Der deutschlandweite Ausbau ist parallel zur Kommerzialisierung der Brennstoffzellen-Fahrzeuge im Rahmen von H₂ Mobility bis Ende 2011 geplant. Der Initiative gehören außer Daimler auch EnBW, Linde, OMV, Shell, Total und Vattenfall an.

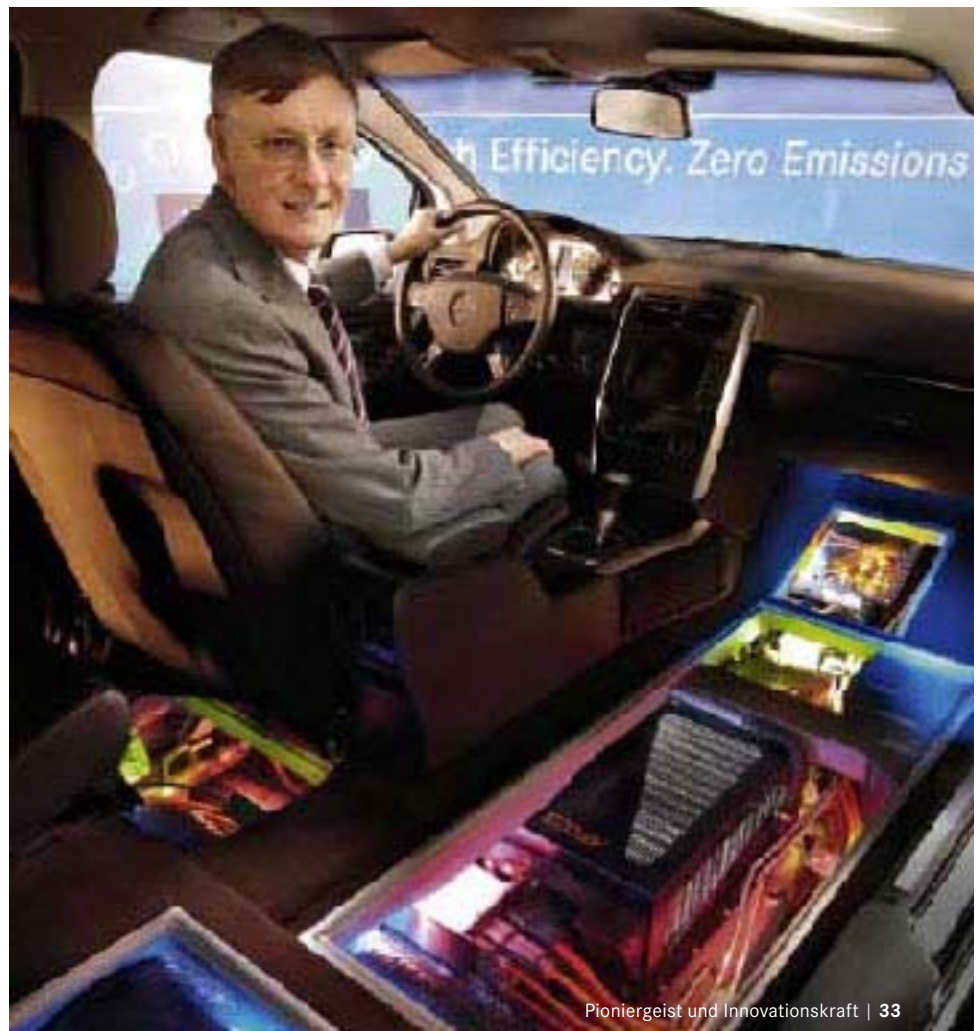
Grünes Licht für einen Nahverkehr ohne CO₂ & Co.

Lokal emissionsfrei, flüsterleise – und mit noch weniger Verbrauch: Der Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid ist der erste Brennstoffzellen-Hybridbus von Mercedes-Benz. Er kombiniert die Elemente erprobter Mercedes-Benz Brennstoffzellen-Busse, des dieselektrischen Citaro G BlueTec Hybrid sowie technische Weiterentwicklungen zu einem völlig neuartigen Antriebskonzept. Der Citaro FuelCELL-Hybrid emittiert während der Fahrt keinerlei Schadstoffe und fährt fast geräuschlos. 2010 gehen die ersten Fahrzeuge bei europäischen Verkehrsbetrieben in den Einsatz.

» Die emissionsfreie Brennstoffzelle ist die Antriebstechnologie des 21. Jahrhunderts. «

» Als treibende Kraft der Brennstoffzellen-Technologie arbeiten wir mit einem der besten Teams der Welt daran, die Brennstoffzelle für alle Fahrzeugarten bis zum Jahr 2015 in größeren Stückzahlen auf den Markt zu bringen. «

Dr. Christian Mohrdieck, Leiter Brennstoffzellen- & Batterie-Antriebsentwicklung



Unser Weg zur
emissionsfreien
Mobilität.

Unser Anspruch für
heute und morgen.

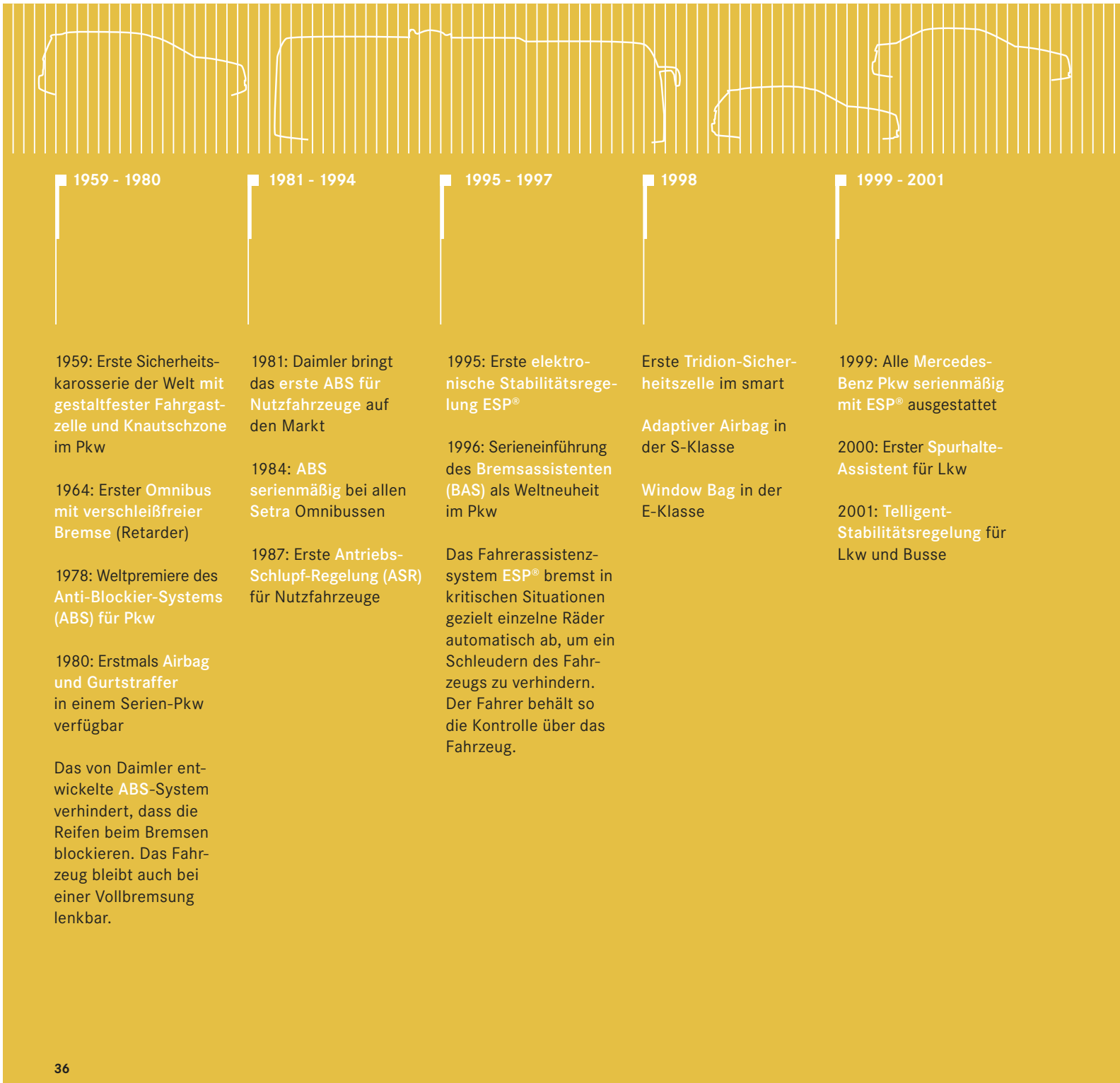
Wir haben das Automobil erfunden und werden es immer wieder neu erfinden. Mit Begeisterung und Leidenschaft.

Durch innovative und nachhaltige Fahrzeugkonzepte wollen wir die Mobilität auch für kommende Generationen sichern. Mit einem einmaligen Produktmix und unterschiedlichsten Antriebskonzepten bieten wir Lösungen für die automobilen Ansprüche von heute und morgen.

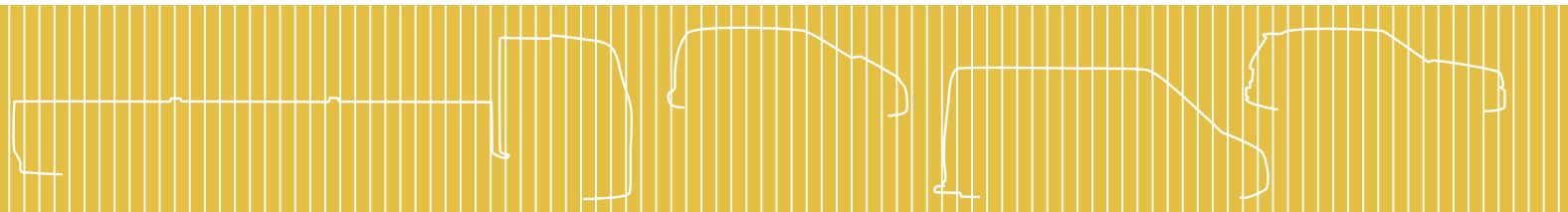
Die Vision vom unfallfreien Fahren. Pionierleistungen von Daimler und seinen Marken.

Daimler wird weiterhin mit richtungweisenden Meilensteinen die Zukunft der Mobilität sicher gestalten. Unsere ganzheitliche Strategie fokussiert folgende Aspekte:

- den Fahrer permanent entlasten;
- schwierige Situationen aktiv mit dem Fahrzeug meistern;
- die Verkehrsteilnehmer optimal schützen.



Das von Daimler entwickelte ABS-System verhindert, dass die Reifen beim Bremsen blockieren. Das Fahrzeug bleibt auch bei einer Vollbremsung lenkbar.



2002 - 2005

2002: Erstes präventives Insassenschutzsystem für Pkw: PRE-SAFE®

2003: ESP® serienmäßig in allen Reisebussen

2005: Brems-Assistent-Plus warnt optisch und akustisch bei drohendem Auffahrunfall

2005: crashaktive Kopfstütze NECK-PRO erstmals in der E-Klasse

2005: Adaptive Bremslicht serienmäßig in der S-Klasse

2006 - 2008

2006: PRE-SAFE®-Bremsen im Pkw: autonome Teilbremsung

2006: Bremsassistent Active Brake Assist (ABA) für Mercedes-Benz Lkw

2006: Vorausschauende Scheinwerfertechnik: Intelligent Light System

2007: Front Collision Guard (FCG) im Omnibus: Schutz beim Frontalaufprall

2008: Active Brake Assist (ABA) erstmals im Mercedes-Benz Travego präsentiert

2009

Neu in Mercedes-Benz Pkw: Müdigkeitserkennung ATTENTION ASSIST, in Gefahrensituation autonome Vollbremsung mit PRE-SAFE®-Bremsen und Nachtsicht-Assistent PLUS mit Fußgängererkennung

Vorreiter im Fußgängerschutz: Die Adaptive Motorhaube vergrößert den Deformationsraum bei einem Unfall

In Mercedes-Benz E-Klasse und S-Klasse: videobasierter Geschwindigkeitslimit-Assistent

Experimental-Sicherheitsfahrzeug ESF 2009 präsentiert

Active Brake Assist (ABA) serienmäßig in Reisebussen mit Abstandsregeltempomat

2010

Forschungsfahrzeug F 800 mit innovativer Sicherheitstechnologie wie zum Beispiel dem Staufolgeassistent

Neue Setra TopClass mit Front Collision Guard (FCG) für Nordamerika

nach 2010

Heute im Mercedes-Benz Experimental-Sicherheitsfahrzeug ESF 2009 und morgen als weitere Meilensteine der Fahrzeugsicherheit von Daimler auf der Straße: PRE-SAFE® Structure, Braking Bag, PRE-SAFE® Pulse, Interactive Vehicle Communication und Spotlight-Funktion. Mehr dazu auf Seite 42/43.



Mit Sicherheit souverän.
Gefahren meistern mit den
Sicherheitssystemen von Daimler.



Unsere Pioniere brachten die automobilen Sicherheit ins Rollen. Mit Safety Truck, Safety Van und Safety Coach verfolgen wir weiterhin intensiv unser Ziel, die Mobilität der Zukunft sicher zu gestalten.



Der Ausweichassistent zum Fußgängerschutz: Heute noch in der intensiven Erprobung auf dem Daimler Testgelände, wird diese bahnbrechende Technologie in Zukunft viele Unfälle mit Fußgängern verhindern.

» Jeder Unfall ist ein Unfall zu viel. Deshalb verleihen wir unseren Automobilen Sinne und Intelligenz. «

Sicherheitssysteme. Richtungsweisend und innovativ.

Daimler definiert Sicherheit als ganzheitliche Aufgabe. Es geht um alles, was für die Sicherheit der Insassen und der anderen Verkehrsteilnehmer wichtig ist. Unser integrales Sicherheitskonzept umfasst aktive und passive Sicherheitssysteme und orientiert sich an vier Phasen.

Sicher fahren: Gefahren vermeiden, rechtzeitig warnen und assistieren. Aktive Sicherheitstechnologien wie ESP® und der Bremsassistent helfen, Unfälle zu vermeiden.

Bei Gefahr: Vorbeugend agieren durch PRE-SAFE®, die Schlüsseltechnologie für vorbeugenden Insassenschutz und die Synergie aus aktiver und passiver Sicherheit.

Beim Unfall: Bedarfsgerecht schützen durch Airbags, Automatikgurt, Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer, die den Fahrzeugen von Daimler ein hohes Sicherheitsniveau verleihen.

Nach dem Unfall: Verunglückte Insassen schnell retten und noch größere Schäden vermeiden, zum Beispiel durch automatisches Einschalten des Warnblinklichts, Abschalten des Motors und der Kraftstoffzufuhr.



Um Mobilität so sicher wie möglich zu gestalten, entschärft Daimler unfallträchtige Situationen mit intelligenten Assistenz- und Schutzsystemen. Mithilfe modernster Kamerasensorik und Berechnungsverfahren können unsere Fahrzeuge auf Gefahren künftig automatisch reagieren. Diese extrem schnellen und zuverlässigen Systeme helfen, dass in Zukunft noch mehr Verkehrsunfälle vermieden werden.

Durch die enge Verzahnung unserer Forschung und Entwicklung können wir innovative Sicherheitssysteme für alle Fahrzeugarten nutzen und schneller zur Serienreife bringen, denn kein anderes Automobilunternehmen hat ein vergleichbar breites Angebot an Pkw, Lkw, Transportern und Bussen. Den Weg auf den Markt ebnen wir mit den Angeboten von Daimler Financial Services. So bieten wir unseren Kunden in über 20 Ländern für die Sicherheitsausstattung ihrer neuen Mercedes-Benz E-Klasse vergünstigte Versicherungskonditionen und unseren Lkw-Flotten-Kunden mit Finanzdienstleistungen die Planungssicherheit für ihre Transportressourcen.

Intelligente Autos können Leben retten.

Innovative Sicherheitssysteme wie ABS, ESP®, PRE-SAFE® oder DISTRONIC PLUS sorgen zum Beispiel in der neuen E-Klasse für das sprichwörtlich hohe Sicherheitsniveau eines Mercedes-Benz.

Der Ausweichassistent, an dem unsere Forscher derzeit arbeiten, adressiert vor allem Fußgängerunfälle, die in Deutschland 14% aller tödlichen Verkehrsunfälle ausmachen. Die Kamera des Ausweichassistenten beobachtet den Verkehrsraum vor dem Fahrzeug und identifiziert Fußgänger sowie deren Bewegungsrichtung, um damit eine mögliche Kollision in Echtzeit vorauszuberechnen. Anhand dieser Informationen leitet es die geeignete Maßnahme zur Unfallvermeidung ein: durch eine automatische Vollbremsung oder, wenn der Unfall dadurch nicht mehr zu verhindern ist, durch ein automatisches Ausweichmanöver. Unsere Analysen zeigen, dass so rund die Hälfte aller Unfälle mit von rechts querenden Fußgängern vermieden werden kann.

Daimler Nutzfahrzeuge sicherer denn je.

Auch wenn Lkw und Transporter nur an etwa jedem siebten Unfall beteiligt sind und Busse als das mit Abstand sicherste Straßenverkehrsmittel gelten: Die Unfallfolgen und die wirtschaftlichen Konsequenzen wiegen häufig umso schwerer. Deshalb bietet Daimler mit Safety Truck, Safety Van und Safety Coach passgenaue Sicherheitspakete für jeden Anspruch und Einsatz. Und mit unseren neuen Assistenz- und Sicherheitssystemen kommen wir der Vision vom unfallfreien Fahren wieder ein Stück näher.

So werden Fahrer und Reisebegleiter in den Reisebussen Mercedes-Benz Travego und Setra TopClass durch unseren patentierten Front Collision Guard bei einem Frontalaufprall perfekt geschützt. Und auch das Sicherheitspaket des Mercedes-Benz Sprinter mit adaptivem ESP® setzt Maßstäbe: Das System erkennt die Beladung des Transporters und kann in kritischen Situationen damit noch gezielter reagieren.

Bislang einzigartig im gesamten Nutzfahrzeugsbereich ist der Daimler Active Brake Assist (ABA). Gemeinsam mit unserem Telligent-Bremssystem leitet er im Mercedes-Benz Actros und in Reisebussen von Mercedes-Benz eine automatische Notbremsung ein, wenn die Kollision mit einem vorausfahrenden Fahrzeug droht. Das System kann Unfälle nicht immer verhindern, jedoch hilft es, die Kollisionsgeschwindigkeit und damit die Schwere von Unfallfolgen erheblich zu verringern.

Sehen, erkennen, verstehen, handeln – der intelligente Active Brake Assist in Lkw und Reisebussen von Daimler kann Auffahrunfälle verhindern.



» Experimental-Sicherheitsfahrzeug Mercedes-Benz ESF 2009: Daimler Spirit für faszinierende Technologien. «

Mehr als 30 Experimental-Sicherheitsfahrzeuge entwickelte Daimler seit den 1970er-Jahren. Viele der dort erstmals gezeigten Entwicklungen wie ABS, Fahrerairbag oder Gurtstraffer sind heute in fast allen Pkw weltweit eine Selbstverständlichkeit.

Wie lassen sich noch mehr Fahrzeugsicherheit und noch weniger Kraftstoffverbrauch perfekt vereinen?

Unser ESF 2009 auf Basis eines Mercedes-Benz S 400 HYBRID macht das Potenzial der Daimler Forschung und Entwicklung heute schon erlebbar und eröffnet faszinierende Perspektiven hinsichtlich der Technologien und Produkte von morgen. Neue Technologien im ESF 2009 sind zum Beispiel:

PRE-SAFE® Structure. Die Metallstrukturen von PRE-SAFE® Structure sind platzsparend gefaltet in der Karosserie untergebracht. Wird deren schützende Wirkung benötigt, entfaltet sich das Metallprofil in Sekundenbruchteilen, ähnlich wie ein Airbag.

Diese nun höchst widerstandsfähige Struktur stabilisiert die Karosserie und schützt die Insassen bei einem Crash – all das, ohne zusätzlichen Bauraum oder mehr Gewicht zu beanspruchen.

Braking Bag. Der Bremsfallschirm fürs Auto ist eine neuartige Zusatzbremse. Prognostiziert das System einen unvermeidbaren Unfall, wird eine Bremsplatte unter dem Fahrzeugboden auf die Straße gedrückt.

Interseat Protection: Das innovative Trennpolster schützt die Fahrzeugpassagiere bei einem Unfall vor gegenseitigen Verletzungen.



Dies verzögert den Aufprall, verbessert die Wirkung der Rückhaltesysteme, verhindert die typische Tauchbewegung beim Crash und vermindert so die Unfallfolgen.

Interactive Vehicle Communication.

Ein plötzlicher Stau, eine Eisplatte hinter der Kurve oder ein herannahendes Polizeifahrzeug: Solche Warnungen und Informationen kann das ESF 2009 automatisch empfangen und senden. Autos, die miteinander kommunizieren, bewähren sich derzeit im weltweit größten Feldtest in Frankfurt am Main.

PRE-SAFE® Pulse Die PRE-SAFE®-Weiterentwicklung rückt die Insassen automatisch aus der Gefahrenzone hin zur Fahrzeugmitte und kann damit die Oberkörperbelastung bei einem Seitencrash reduzieren.

Partielles Fernlicht. Das adaptive LED-Fernlicht macht die Nacht künftig heller. Durch die automatische Anpassung des Lichts an den Gegenverkehr kann der Fahrer das Fernlicht immer eingeschaltet lassen. Mit der speziellen Spotlight-Funktion werden darüber hinaus potenzielle Gefahrenquellen gezielt angestrahlt.

» Unsere große Begeisterung für das Thema Sicherheit als Kernkompetenz von Mercedes-Benz war im ESF 2009-Team jederzeit spürbar. «

Michael Fehring, Projektleiter ESF 2009



Zukunftsweisende Technologien –
Wir setzen weltweit Maßstäbe.



Innovationen von Daimler bieten den Kunden spürbaren Nutzen. Zugleich sichern sie dem Unternehmen entscheidende Wettbewerbsvorteile für die Zukunft. Der Erfolg unserer intensiven Entwicklungsarbeit zeigt sich in unserem neuesten Forschungsfahrzeug, dem Mercedes-Benz F 800. Hier wird eine Fülle neuer Antriebs- und Sicherheitsfeatures vereint: Aus diesen Visionen werden später Produkte.



Der Aufbau des F 800 – intensive Teamarbeit der Bereiche Forschung/Vorentwicklung und Design.

» Die Zukunft des Automobils beginnt heute.
Mit dem F 800 Style eröffnen wir einen konkreten
Ausblick auf künftige Premium-Mobilität. «

Daimler Forschungsfahrzeuge. Die Zukunft gestalten.

Forschung ist der Motor unseres Fortschritts. Die bahnbrechenden Erfindungen unserer Pioniere Gottlieb Daimler und Carl Benz standen am Beginn einer langen Tradition – und auch heute geben Forschung und Innovation die Impulse für unseren Erfolg. Mit der Kreation zukunftsweisender Fahrzeugkonzepte gestaltet Daimler das Auto von morgen. Die Forschungsfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz machen neue und außergewöhnliche Technologien erlebbar, fahrbar und bewertbar.

Gewohntes in Frage zu stellen und mit revolutionären Lösungen für Staunen und Begeisterung zu sorgen ist Teil unseres visionären Denkens für das Automobil der Zukunft. Viele Systeme aus den Forschungsfahrzeugen sind heute bei Mercedes-Benz im Serieneinsatz und setzen im Markt die Trends, wie beispielsweise der Abstandsregel-Tempomat DISTRONIC. Er wurde 1991 erstmals im F 100 realisiert und feierte 1998 in der S-Klasse Serienpremiere. Bis hin zum aktuellen F 800 Style zeigt die Serie unserer Forschungsfahrzeuge, wie konsequent und vorausschauend die Ingenieure von Daimler innovative Lösungen für die Zukunft entwickeln. Und wie wirkungsvoll der Transfer aus unseren Forschungslabors in die Serie verläuft.

Sportlich-kultivierte Eleganz und ein grünes Triebwerk. Der fünfsitzige F 800 Style interpretiert Verantwortung und Faszination überraschend neu – er bringt Effizienz und Eleganz in Einklang. Der F 800 Style zeigt unsere Perspektiven für die Oberklasse-Limousine der Zukunft auf.

Flexibel und ökologisch – die Multi-antriebsplattform. Die weltweit einmalige Fahrzeugarchitektur eignet sich sowohl für einen Brennstoffzellenantrieb mit fast 600 km lokal emissionsfreier Reichweite als auch für den Einsatz eines Plug-in-Vollhybriden, der bis zu 30 km weit rein elektrisch fahren kann. City- oder Langstreckenfahrer sind so lokal emissionsfrei mobil und genießen zugleich ein dynamisches Fahrerlebnis auf Premiumniveau.

Intelligent und vorbildlich – das Display. Beim neuartigen Bedien- und Anzeigenkonzept liegt der Fokus erstmalig auf dem elektrischen Fahren und bietet eine komfortable und übersichtliche Darstellung aller relevanten Informationen. So zeigt beispielsweise die Range-on-map den verfügbaren Aktionsradius bei rein elektrischer Fahrt auf einer Landkarte an.

Intuitiv und einfach – das Cam-Touch-Pad. Das Cam-Touch-Pad HMI erkennt Fingeraktionen auf der Bedienoberfläche wie Wischen, Schieben, Drehen und Zoomen und erlaubt eine intuitive Steuerung von Klimatisierung, Telefon, Audio- und Navigationssystem sowie des Internetangebots. Die Bedieneinheit besteht aus einem Touchpad in der Mittelkonsole und einer Kamera, die Videobilder von der Hand des Benutzers am Touchpad aufnimmt. Da die Bedienung sehr einfach und komfortabel erfolgt und den Fahrer somit weniger vom Verkehrsgeschehen ablenkt, trägt das System auch zur weiteren Verbesserung der aktiven Fahrsicherheit bei.

Sicher und komfortabel – der DISTRONIC PLUS Staufolgefahrassistent. Die Weiterentwicklung der DISTRONIC PLUS ist weltweit das erste System, das dem Vordermann nicht nur geradeaus automatisch folgen kann, sondern auch in Kurven.

» **Die spannungsvoll ausgeprägte coupé-ähnliche Dachlinie und die ausgewogenen Proportionen sorgen für einen sportlich-kraftvollen Auftritt, der die Mercedes-Benz Formensprache weiterentwickelt und den dynamischen Charakter des Fahrzeugs betont. Der F 800 Style fasziniert durch die Verbindung von Eleganz und Effizienz und vermittelt damit Stil und Souveränität. «**

Mercedes-Benz Design-Chef
Prof. Gorden Wagener

Bionische Strukturen im Interior – Die Gestaltung unterstreicht die innovative Leichtbauweise im Fahrzeug.



Fingerspitzengefühl – sowohl beim Einbau als auch bei der späteren Nutzung des Cam-Touch-Pad HMI.



Visionen für
das 21. Jahrhundert.
Neuartige Sicherheits-
konzepte für
unfallfreies Fahren.

Sicherheit hat auch in Zukunft den höchsten Stellenwert in unserem Unternehmen.

Mit bahnbrechenden Ideen für eine noch höhere aktive und passive Sicherheit treiben wir den Fortschritt voran – und haben den absoluten Willen, damit auch künftig die Automobilindustrie anzuführen.

Q1

DAIMLER

Daimler Tractocamiones

Planta Saltillo

DAIMLER



Q2



Erstes Quartal 2009 – Q1

Daimler wird für Innovationsengagement ausgezeichnet. Anlässlich der Verleihung des »29. Innovationspreises der deutschen Wirtschaft« erhält Daimler den »Dekadenpreis«, der nur alle zehn Jahre als Anerkennung für eine langjährige, konsequente und erfolgreiche Innovationsstrategie verliehen wird.

Neues Lkw-Werk in Mexiko eröffnet. Mit dem neuen Werk in Saltillo, Mexiko, verbessert Daimler Trucks seine Wettbewerbsposition auf dem nordamerikanischen Kontinent. In Saltillo können jährlich bis zu 30.000 Freightliner Cascadia Lkw für den US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Markt vom Band laufen.

Leasinggeschäft in China gestartet. Mercedes-Benz Auto Finance China (MBAFC), ein Tochterunternehmen der Daimler Financial Services AG, bietet als erster Autofinanzierer Fahrzeugleasing in China an.

Aabar wird Großaktionär von Daimler. Aabar Investments PJSC, Abu Dhabi, erwirbt im Zuge einer Kapitalerhöhung einen Anteil von 9,1% am Grundkapital der Daimler AG. Der Daimler AG fließen dadurch 1,95 Mrd. € neues Eigenkapital zu.

Operativer Verlust von 1,4 Mrd. € im ersten Quartal. Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise und die schwierige Marktsituation haben das Ergebnis des Daimler-Konzerns im ersten Quartal 2009 deutlich belastet.

Zweites Quartal 2009 – Q2

Neue E-Klasse startet erfolgreich. In Deutschland kommen 350.000 bestehende und potenzielle Kunden zur Premiere. Zum Verkaufsstart liegen bereits 50.000 Bestellungen für die Limousine der E-Klasse vor.

Kosteneinsparungen von 4 Mrd. € angekündigt. Daimler beschließt ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Kosteneinsparung. Zu den Schwerpunkten zählt die zeitlich befristete Verkürzung der Arbeitszeit.

Daimler übernimmt Nutzfahrzeugprojekt in Indien. Die Hero Group gibt ihren 40%-Anteil am Joint Venture »Daimler Hero Commercial Vehicles Ltd.« an Daimler zurück. Unabhängig davon wird Daimler Trucks seine Aktivitäten in Indien weiter ausbauen.

Neuausrichtung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation. MFTBC reagiert auf die Strukturveränderungen im weltweiten Lkw-Geschäft. Die eingeleiteten Maßnahmen sollen ab 2011 zu einer Ergebnisverbesserung von jährlich 760 Mio. € beitragen.

S 400 HYBRID begeistert die Kunden. Das weltweit erste Serienautomobil mit Hybridantrieb und Lithium-Ionen-Batterie stößt bei unseren Kunden auf großes Interesse.

Daimler beteiligt sich an Tesla. Die Tesla Motors Inc. ist derzeit der einzige Hersteller, der ein speziell auf Langstrecken ausgelegtes Batteriefahrzeug in Nordamerika und Europa vertreibt. Beide Partner wollen bei Batteriesystemen, Elektroantrieben und einzelnen Fahrzeugprojekten eng zusammenarbeiten.

Drittes Quartal 2009 – Q3

Förderung für Daimler Hybrid- und Erdgas-Lkw. Das US-Energieministerium fördert die Fertigung und den Vertrieb von über 600 Hybridfahrzeugen und Fahrzeugen mit alternativen Kraftstofftechnologien von Daimler Trucks.

Daimler mit zahlreichen Innovationen auf der IAA 2009. Mercedes-Benz feiert mit dem SLS AMG und dem neuen E-Klasse T-Modell zwei Weltpremieren. Gleichzeitig werden Meilensteine auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität wie die B-Klasse F-CELL, das Concept BlueZERO E-CELL PLUS und der S 500 Plug-in HYBRID vorgestellt.

Start des Finanzierungsgeschäfts in den Vereinigten Arabischen Emiraten. Daimler Financial Services nimmt in Kooperation mit den lokalen Mercedes-Benz Importeuren das Geschäft in den Vereinigten Arabischen Emiraten auf, dem wichtigsten Markt für Mercedes-Benz im Mittleren Osten.

Daimler erhält den eSafety-Award. Für sein langjähriges Engagement und seine Vorreiterrolle bei der Einführung von Fahrzeugtechnologien zur Steigerung der Verkehrssicherheit wird Daimler von der EU-Kommission mit dem eSafety-Award in der Kategorie »Industrie & Technologie« ausgezeichnet.

Daimler ist wieder profitabel. Das Unternehmen erzielt im dritten Quartal 2009 ein EBIT von 470 Mio. €. Mercedes-Benz Cars verzeichnet im September den bis dahin absatzstärksten Monat des Jahres und erwirtschaftet ebenfalls ein deutlich positives Ergebnis.

Viertes Quartal 2009 – Q4

Daimler-Marke Fuso verkauft erste Hybrid-Lkw in Europa. Der Fuso Canter Eco Hybrid ist der erste serienmäßig produzierte Hybrid-Lkw, der in Europa regulär an Kunden ausgeliefert wird. Der leichte Lkw ist mit einem Parallel-Hybrid-System ausgestattet und reduziert dadurch Kraftstoffverbrauch und Emissionen deutlich.

Grundsteinlegung für neues Mercedes-Benz Werk in Ungarn. Ab 2012 werden in Kecskemét die Nachfolgemodelle der heutigen A- und B-Klasse gefertigt. Die Produktionsstätte wird im Verbund mit dem deutschen Werk in Rastatt, dem Kompetenzzentrum von Daimler für Kompaktfahrzeuge, produzieren. Daimler wird ca. 800 Mio. € in die neue Fabrik in Ungarn investieren.

Neuausrichtung des Formel-1-Engagements. Mercedes-Benz wird ab der Saison 2010 mit einem eigenen Team in der Formel-1-Weltmeisterschaft an den Start gehen. Hierzu übernimmt Daimler gemeinsam mit Aabar (Abu Dhabi) 75,1% von Brawn GP, wobei Daimler 45,1% und Aabar 30% der Anteile erwerben.

Erster Mercedes-Benz Hybridbus im Praxistest. Die Hybridtechnologie des Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid ermöglicht abgasfreies Fahren auf Teilstrecken und reduziert den ohnehin schon niedrigen Dieserverbrauch des Stadtbusses um bis zu 30%.

car2go in USA. Nach dem erfolgreichen Start in Ulm hat Daimler in enger Kooperation mit der Stadt Austin einen Pilotversuch für das innovative Mobilitätskonzept car2go in den USA aufgenommen. Das Projekt startet mit 200 smart fortwo – zunächst für einen definierten Nutzerkreis.

Elektro-smart geht in Serie. Im französischen Hambach läuft der neue smart fortwo electric drive vom Band. Der elektrisch angetriebene smart fortwo der zweiten Generation ist mit einer innovativen, hoch effizienten Lithium-Ionen-Batterie ausgerüstet.

Daimler und Kamaz bauen Kooperation aus. Zur gemeinsamen Erschließung des russischen Lkw- und Bus-Marktes werden zwei Joint Ventures gegründet.

Produktion der B-Klasse F-CELL in Kleinserie gestartet. Das umweltfreundliche Elektroauto mit Brennstoffzelle überzeugt mit souveränen Fahrleistungen und einer Reichweite von 400 km.

Entscheidung zur Neuordnung der Produktionsstruktur. Ab 2014 wird die Produktion der C-Klasse für den europäischen Markt im Werk Bremen gebündelt. Der amerikanische Markt wird künftig aus dem Werk Tuscaloosa, USA, bedient.

Q3



Q4



Die Daimler-Aktie. Finanz- und Wirtschaftskrise verursacht hohe Volatilität an Kapitalmärkten. Daimler-Aktie entwickelt sich nach Jahrestief im März überdurchschnittlich positiv. Aabar Investments neuer Großaktionär. Umfassende Investor Relations-Aktivitäten.

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2009	Ende 2008	09/08
	Veränd. in %		
Daimler-Aktie (in €)	37,23	26,70	+39
DAX 30	5.957	4.810	+24
Dow Jones Euro STOXX 50	2.966	2.451	+21
Dow Jones Industrial Average	10.428	8.776	+19
Nikkei	10.546	8.860	+19
Dow Jones STOXX Auto Index	236	200	+18

Stabilisierung der Weltwirtschaft führt zu positiver Entwicklung an den Börsen. Zu Beginn des Berichtsjahres setzten sich infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise die massiven Kursrückgänge des Jahres 2008 an den Weltbörsen zunächst fort. Zahlreiche Analysten befürchteten zu diesem Zeitpunkt, dass es zu einer lange anhaltenden Rezession kommen könnte. Nach den hohen Kursverlusten des Jahres 2008 gab der Deutsche Aktienindex DAX in den ersten zweieinhalb Monaten des Jahres 2009 nochmals um rund ein Viertel nach.

Zum Ende des ersten Quartals 2009 begann sich die Stimmung an den weltweiten Kapitalmärkten dann jedoch zu drehen, und bei den Aktienkursen setzte ab März 2009 wieder ein aufwärtsgerichteter Trend ein. Die Einschätzung vieler Marktteilnehmer änderte sich dahingehend, dass die Wirtschaft im Verlauf des Jahres den Boden erreichen und in der zweiten Jahreshälfte eine leichte Erholung einsetzen würde. Die positive Entwicklung wichtiger Wirtschaftsindikatoren untermauerte diese Einschätzungen zunehmend. Gestützt wurden die wieder positiveren Erwartungen durch die staatlichen Konjunkturprogramme und die Politik der Notenbanken, mithilfe von historisch niedrigen Zinssätzen die Kreditmärkte zu beleben. Schrittweise zog die Risikobereitschaft der Investoren in diesem Umfeld wieder an, und sie begannen zunehmend, die vorhandene hohe Liquidität in den Aktienmärkten anzulegen. Von den sich aufhellenden Konjunkturaussichten konnten zyklische Aktien besonders profitieren – insbesondere Auto- und Finanztitel waren gefragt und konnten sich nach ihrem Tiefpunkt im März deutlich besser als der Gesamtmarkt entwickeln.

Kennzahlen je Aktie

	2009	2008	09/08
	Veränd. in %		
Konzern-Ergebnis	(2,63)	1,41	.
Konzern-Ergebnis (verwässert)	(2,63)	1,40	.
Dividende	0,00	0,60	.
Eigenkapital (31.12.)	29,99	33,93	-12
Börsenkurs: Jahresende ¹	37,23	26,70	+39
Höchst ¹	37,65	64,68	-42
Tiefst ¹	17,44	19,35	-10

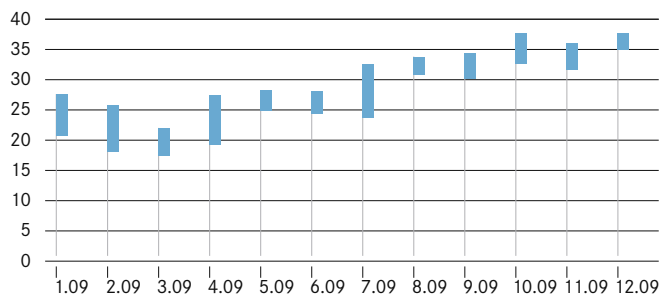
¹ Schlusskurse

Zur Mitte des Jahres kam es aufgrund der Unsicherheit über die Nachhaltigkeit der konjunkturellen Aufwärtsentwicklung vorübergehend zu leichten Kursrückgängen. Danach begannen viele große Investoren im Verlauf des dritten Quartals, die Aktienquoten in ihren Portfolien wieder zu erhöhen. Dies führte zu weiteren spürbaren Kursanstiegen an den Weltbörsen, die von den besser werdenden gesamtwirtschaftlichen Daten unterstützt wurden. Zum Ende des Jahres rechneten die Marktteilnehmer auch zunehmend mit einer baldigen Erholung wichtiger Nutzfahrzeugmärkte, wodurch die Aktien der Nutzfahrzeughersteller und auch der Daimler AG zusätzlichen Aufwind erhielten.

Daimler-Aktie gewinnt im Jahresverlauf 39%. In den ersten Wochen des Jahres 2009 stand auch der Kurs der Daimler-Aktie im allgemein rückläufigen Börsenumfeld unter Druck und fiel bis Anfang März auf ein langjähriges Tief von 17,44 €. Im Anschluss konnte das Papier aber von der wirtschaftlichen Stabilisierung und der Hausse an den Weltbörsen überdurchschnittlich profitieren. Dabei bestätigten die Halbjahresergebnisse die Einschätzung des Kapitalmarktes, dass die eingeleiteten Sparmaßnahmen Wirkung zeigen und der Konzern sich auf dem Weg zurück in die Gewinnzone befindet. Die Ergebnisse des dritten Quartals stellten für zahlreiche Marktteilnehmer eine positive Überraschung dar; dies galt sowohl für das erzielte Ergebnis als auch für den Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Der Kurs der Daimler-Aktie erreichte am Tag der Veröffentlichung der vorläufigen Q3-Ergebnisse mit 37,62 € einen neuen Höchststand im Jahresverlauf. Nach einer kurzen Konsolidierungsphase des Gesamtmarktes stieg der Kurs unserer Aktie wieder an und markierte kurz vor dem Jahresende 2009 mit 37,65 € sein Jahreshoch.

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2009

in €



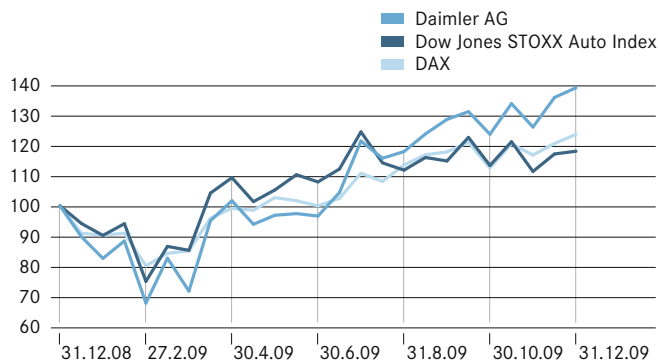
Im Jahresverlauf gewann die Daimler-Aktie 39% an Wert. Sie konnte sich damit positiv von der Entwicklung des DAX und des Dow Jones STOXX Auto Index absetzen, die im Jahr 2009 um 24% bzw. 18% zulegten.

Zum Jahresende schloss der Kurs der Daimler-Aktie in Frankfurt bei 37,23 € und in New York bei 53,30 US-\$. Dies entsprach einer Marktkapitalisierung von 38,1 Mrd. € bzw. 54,6 Mrd. US-\$.

In den ersten Wochen des Jahres 2010 kamen die Aktienmärkte ebenso wie der Euro aufgrund einer zunehmenden Besorgnis über die hohe Verschuldung einzelner europäischer Staaten unter erheblichen Druck.

Verzicht auf Dividende. Angesichts des Konzernergebnisses von -2,6 Mrd. € haben Vorstand und Aufsichtsrat entschieden, für das Jahr 2009 auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten. Ausschlaggebend dafür sind ausschließlich die Geschäftsentwicklung und die Ergebnissituation im abgelaufenen Jahr und nicht die Erwartungen bezüglich des Jahres 2010. In den kommenden Jahren wollen wir unsere Aktionäre wieder in angemessener Form am Unternehmensgewinn beteiligen.

Börsenkursentwicklung, 2009 (indiziert)



Breite Aktionärsbasis mit Aabar als neuem Großaktionär.

Mit rund 1,2 Mio. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Im März 2009 hat eine mittelbare Beteiligungsgesellschaft von Aabar Investments PJSC (Aabar), Abu Dhabi, im Rahmen einer Kapitalerhöhung 96,4 Mio. neu ausgegebene Aktien übernommen und damit einen Anteil von 9,1% an Daimler erworben. Aabar und deren Muttergesellschaft International Petroleum Investment Company (IPIC) sind langfristig orientierte Investoren, die darauf ausgerichtet sind, Anteile an Unternehmen mit führenden Positionen in ihren Marktsegmenten zu erwerben. Der Einstieg von Aabar brachte nicht nur neues Eigenkapital in Höhe von 1,95 Mrd. €, sondern eröffnete uns auch die Möglichkeit, im Rahmen einer strategischen Zusammenarbeit unsere Aktivitäten im Nahen und Mittleren Osten zu verstärken. Die Kuwait Investment Authority ist mit einem Anteil von 6,9% weiterhin ein stabiler Großaktionär.

Die BlackRock Inc., New York, hat uns mitgeteilt, dass sie zum 1. Dezember 3,9% der Daimler-Aktien hält. Capital Research and Management Company, Los Angeles, hat ihren Daimler-Anteil im November unter die Meldeschwelle von 3% reduziert.

Insgesamt hielten institutionelle Anleger zum Ende des Berichtsjahres 63% des Aktienkapitals, 21% befanden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besaßen rund 67% des Kapitals, rund 17% lagen bei US-Investoren.

Kennzahlen

	Ende 2009	Ende 2008	09/08 Veränd. in %
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	3.045	2.768	+10
Anzahl der Aktien (in Mio.)	1.061,2	964,6	+10
davon im eigenen Bestand	37,1	37,1	0
Börsenkurswert (in Mrd. €)	38,1	24,8	+54
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	1,2	1,3	-8
Indexgewichtung			
DAX 30	5,98%	5,38%	
Dow Jones Euro STOXX 50	2,05%	1,88%	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	BBB+	A-	
Moody's	A3	A3	
Fitch	BBB+	A-	
DBRS	A (low)	A (low)	

Die Gewichtung der Daimler-Aktie in wichtigen Indizes hat sich im Jahresverlauf durch die positive Kursentwicklung trotz einer Verringerung beim Freefloat leicht erhöht. Mit einer Gewichtung von 5,98 (i. V. 5,38)% stand Daimler am Jahresende 2009 an sechster Stelle im deutschen Aktienindex DAX 30. Im Dow Jones Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 2,05 (i. V. 1,88)% vertreten.

Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt, Stuttgart und an der New York Stock Exchange (NYSE) notiert. Im Jahr 2009 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 1.830 (i. V. 2.791) Mio. Aktien und an der NYSE bei 87 (i. V. 120) Mio. Aktien. Darüber hinaus wurde Daimler zunehmend auf den neu entstandenen multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

Börsendaten der Daimler-Aktie

ISIN	DE0007100000
Wertpapierkennnummer	710000
CUSIP	D1668R123
Börsenkürzel	DAI
Tickersymbol Reuters	DAIGn.DE
Tickersymbol Bloomberg	DAI:GR

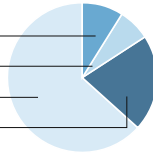
Positionierung in Nachhaltigkeitsindizes. Beim Rating von OEKOM-Research erhielt Daimler erneut den »Prime Investment-Status«, diesmal allerdings mit einer deutlich verbesserten Gesamtbewertung von B- auf einer Skala, die von A+ bis D- reicht. Ebenso war die Aktie der Daimler AG bereits zum fünften Mal in Folge im Dow Jones Sustainability Index (DJSI) gelistet, einem der weltweit renommiertesten Nachhaltigkeitsindizes. Im Vergleich zum Vorjahr ist es uns gelungen, die Gesamtpunktzahl im DJSI von 76% auf 89% zu steigern, sodass die Daimler-Aktie nur noch zwei Prozentpunkte hinter dem Industrieführer liegt. Damit sind wir zwar Mitglied im DJSI WORLD, verpassten aber sehr knapp den Einzug in den zahlenmäßig kleineren Europa-Index, den DJSI STOXX.

Aktionärsstruktur am 31.12.2009

nach Aktionärsgruppen

Aabar Investments PJSC*	9,1%
Kuwait Investment Authority	6,9%
Institutionelle Investoren	63,1%
Private Anleger	20,9%

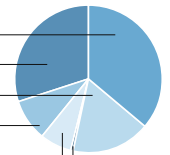
* gemäß Meldung nach §§ 21 ff WpHG vom 25. März 2009



Aktionärsstruktur am 31.12.2009

nach Regionen

Deutschland	36,4%
Europa, ohne Deutschland	30,1%
USA	17,4%
Vereinigte Arabische Emirate	9,1%
Kuwait	6,9%
Sonstige	0,1%



Hauptversammlung mit großem Besucherinteresse. Zur Hauptversammlung am 8. April 2009 kamen rund 7.000 Aktionärinnen und Aktionäre in das Internationale Congress Centrum (ICC) in Berlin. Wir nutzten dabei wiederum die Gelegenheit, unseren Anteilseignern das breite Produktspektrum und die Technologiekompetenz des Unternehmens zu präsentieren. Mit 41,6 (i. V. 42,5) % des vertretenen Grundkapitals erreichte die Hauptversammlungspräsenz fast das Niveau des Vorjahres. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung.

Die Einberufung der Hauptversammlung mit den anstehenden Tagesordnungspunkten und einer Erläuterung der Teilnahmebedingungen wird in der Regel eineinhalb Monate vor dem Hauptversammlungstermin bekannt gemacht. Die Anteilseigner können ihr Stimmrecht in der Hauptversammlung entweder selbst ausüben, durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben lassen. Direkt im Anschluss an die Hauptversammlung veröffentlichen wir die Präsenz und die Abstimmungsergebnisse im Internet. Alle Dokumente und Informationen dazu sind unter www.daimler.com/ir/hv ersichtlich.

Umfassende Investor Relations-Aktivitäten. Auch im vergangenen Jahr hat der Bereich Investor Relations institutionelle Investoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger zeitnah über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens informiert. Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas, Asiens und Australiens. Darüber hinaus führten wir zahlreiche Einzelgespräche, sogenannte »one-on-one-Meetings«. Unternehmenspräsentationen haben wir im Rahmen von Investorenkonferenzen durchgeführt, insbesondere während der internationalen Automobilausstellungen in Detroit, Genf und Frankfurt. Über unsere Quartalsergebnisse und wichtige Weichenstellungen im Unternehmen wurde mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen regelmäßig berichtet. Die Präsentationen lassen sich auf der Website unter www.daimler.com/investor einsehen.

Zu den Themenschwerpunkten der Kapitalmarktcommunication zählten die aktuelle Entwicklung des Unternehmens und die Perspektiven für das Gesamtjahr 2009. Vorstellungen und Testfahrten mit der neuen E-Klasse von Mercedes-Benz rundeten diese Investor Relations-Veranstaltungen ab.

Internetauftritt in neuer Optik. Die Daimler Website haben wir zum Ende des Jahres 2009 grundlegend modernisiert: Der Seitenaufbau ist neu und zusätzliche Bedienelemente machen die Benutzung noch einfacher. Unser interaktiver Geschäftsbericht wurde bei den International ARC Awards der weltweit besten Geschäftsberichte ausgezeichnet; zum vierten Mal in Folge war er der beste Online-Geschäftsbericht in der Kategorie Automobiles & Trucks.

Zahl der Online-Aktionäre wieder leicht gesteigert. Die Angebote zur elektronischen Information und Kommunikation finden weiterhin großen Zuspruch. Die Zahl der im e-service von Daimler registrierten Aktionäre konnte bis zum Jahresende auf rd. 100.000 Aktionäre gesteigert werden.

Davon haben etwa 85.000 Aktionäre die Einladung zur Hauptversammlung im Jahr 2009 nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten und so dazu beigetragen, die Umwelt zu schonen und Kosten zu sparen.

Den Zugang und weitere Informationen zum e-service für Aktionäre finden Sie im Internet unter <https://register.daimler.com>

Daimler hat in einem sehr schwierigen Umfeld 1,6 (i. V. 2,1) Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Der Umsatz verringerte sich um 20% auf 78,9 Mrd. €. Das operative Ergebnis (EBIT) hat sich im Jahresverlauf verbessert und war im dritten und vierten Quartal jeweils positiv. Als Folge der hohen Verluste im ersten Halbjahr waren aber sowohl das EBIT mit -1,5 Mrd. € als auch das Konzernergebnis mit -2,6 Mrd. € im Jahr 2009 insgesamt negativ. Maßgeblich für die im ersten Halbjahr sehr schwache Geschäfts- und Ergebnisentwicklung waren die dramatischen Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Automobilmärkte. Wir haben darauf rasch und konsequent reagiert: Mit zusätzlichen Maßnahmen zur Senkung der Kosten, die unsere laufenden Programme zur Effizienzsteigerung ergänzen, haben wir 5,3 Mrd. € eingespart. Gleichzeitig haben wir die Entwicklung neuer Produkte vorangetrieben und zusätzliche Absatzmärkte erschlossen. Deshalb können wir mit Zuversicht in das Jahr 2010 gehen. Daimler hat starke Marken, faszinierende Produkte, die richtigen Technologien und eine solide finanzielle Basis – beste Voraussetzungen dafür, die anstehenden Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen.



Lagebericht

60 - 72

Geschäft und Rahmenbedingungen

- 60 Das Unternehmen
- 61 Corporate Governance
- 61 Bericht und Erläuterungen zu den Angaben nach § 315 Absatz 4 HGB und § 289 Absatz 4 HGB
- 63 Strategie
- 68 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
- 70 Geschäftsentwicklung

73 - 87

Ertragslage

- 73 EBIT
- 76 Finanzielle Steuerungsgrößen
- 79 Gewinn- und Verlustrechnung
- 81 Dividende
- 82 Forschung und Entwicklung
- 84 Beschäftigung
- 85 Einkauf
- 86 Informationstechnologie

88 - 94

Finanzlage

- 88 Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements
- 89 Cash Flow
- 91 Investitionen
- 92 Refinanzierung
- 93 Sonstige finanzielle Verpflichtungen und außerbilanzielle Transaktionen
- 94 Rating

95 - 96

Vermögenslage

97 - 99

Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)

- 97 Ertragslage
- 99 Vermögens- und Finanzlage
- 99 Risiken und Chancen
- 99 Ausblick

100 - 101

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

101

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2009

102 - 110

Risikobericht

- 102 Risiken und Chancen
- 102 Risikomanagementsysteme
- 104 Volkswirtschaftliche Risiken
- 105 Branchen- und unternehmensspezifische Risiken
- 109 Finanzwirtschaftliche Risiken
- 110 Rechtliche Risiken
- 110 Gesamtrisiko

111 - 117

Ausblick

- 111 Weltwirtschaft
- 112 Automobilmärkte
- 113 Absatz
- 114 Umsatz und Ergebnis
- 116 Chancen und Risiken
- 116 Investitionen
- 117 Forschung und Entwicklung
- 117 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

156 - 161

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht im Abschnitt Corporate Governance auf den Seiten 156 ff. ist zugleich auch Bestandteil des Lageberichts.

Geschäft und Rahmenbedingungen

Das Unternehmen

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Die Geschäftstätigkeit umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, Lkw und Transportern in Deutschland sowie die Steuerung des Daimler-Konzerns. Zusätzlich zur Daimler AG beinhaltet der Daimler-Konzern weltweit alle Tochtergesellschaften, auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Mit diesem Lagebericht haben wir erstmalig die Möglichkeit genutzt, die Lageberichte für die Daimler AG und für den Konzern zusammenzufassen.

Daimler blickt auf eine fast 125-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, reicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein weltweit führender Automobilhersteller mit einem in der Branche einzigartigen Produktangebot an hochwertigen Pkw, Lkw, Transportern und Omnibussen. Maßgeschneiderte Serviceleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. An der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, hält die Daimler AG über eine Tochtergesellschaft eine Beteiligung in Höhe von 22,5%. Wirtschaftlich betrachtet liegt der Anteil von Daimler an der EADS bei 15%, da ein Konsortium von nationalen und internationalen Investoren mit einem Drittel an dieser Tochtergesellschaft beteiligt ist, die den EADS-Anteil hält. Außerdem ist Daimler mit 28,4% an der Tognum AG, einem weltweit führenden Hersteller von Off-Highway-Motoren, beteiligt.

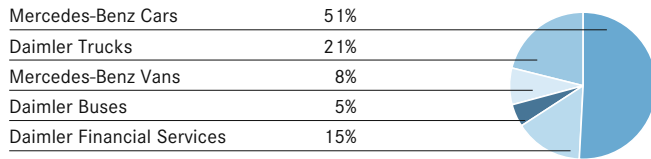
Mit seinen starken Marken und dem umfassenden Angebot an Fahrzeugen, das vom Kleinwagen bis zum schweren Lkw reicht und mit Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette ergänzt wird, ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 18 Ländern und weltweit mehr als 7.000 Vertriebsstandorte. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Daimler beachtliche Potenziale zur Effizienzsteigerung und damit Vorteile im internationalen Wettbewerb. Zum Beispiel können wir unsere neuen grünen Antriebstechnologien in einem umfangreichen Fahrzeugportfolio einsetzen und gleichzeitig die Erfahrungen sowie das Know-how aus allen Teilen des Konzerns nutzen.

Im Jahr 2009 erzielte Daimler einen Umsatz von 78,9 Mrd. €. Die einzelnen Geschäftsfelder haben hierzu wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 51%, Daimler Trucks 21%, Mercedes-Benz Vans 8%, Daimler Buses 5% und Daimler Financial Services 15%. Mehr als 256.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2009 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** reicht von den hochwertigen Kleinwagen der Marke smart über die Premiumfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz bis hin zur Luxuslimousine Maybach. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge wird in Deutschland gefertigt, das Geschäftsfeld produziert aber auch in den USA, in Frankreich, Südafrika, Brasilien, China, Indien, Vietnam und Indonesien. Weltweit verfügt Mercedes-Benz Cars derzeit über 17 Produktionsstätten. Zur Erweiterung der Modellpalette im Kompaktwagensegment haben wir mit dem Bau eines neuen Werkes in Ungarn begonnen, das im Jahr 2012 in Betrieb gehen soll. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2009 Deutschland mit 27% des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (30%), die USA (19%), China (6%) und Japan (2%).

Als der größte weltweit aufgestellte Lkw-Hersteller entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star und Fuso. Die insgesamt 33 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA (16, davon 13 in den USA und 3 in Mexiko), in Europa (7), in Südamerika (1), in Asien (8) und in Afrika (1). Im Rahmen der Neuausrichtung unseres nordamerikanischen Lkw-Geschäfts haben wir die Produktion der Marke Sterling im März 2009 eingestellt und das Werk St. Thomas, Kanada geschlossen. In Saltillo, Mexiko haben wir im Februar 2009 ein neues Werk eröffnet, in dem pro Jahr bis zu 30.000 schwere Lkw für die Märkte USA, Kanada und Mexiko vom Band laufen können. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw der Marke Freightliner für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge für den Einsatz im kommunalen Bereich. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Omnibusse der Marken Thomas Built Buses und Fuso zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2009 Asien (33%), die NAFTA mit 24%, Westeuropa (17%) und Lateinamerika (ohne Mexiko) mit 14%.

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern



Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** produziert an insgesamt sieben Standorten in Deutschland, Spanien, USA, Argentinien und Vietnam die Baureihen Vito/Viano, Sprinter und Vario in den Gewichtsklassen von 1,9t bis 7,5t. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 84% des Absatzes in Europa. In den USA und Kanada wird der Sprinter unter der Marke Freightliner und seit Beginn des Jahres 2010 auch unter der Marke Mercedes-Benz vertrieben.

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** ist mit den Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion der weltweit führende Hersteller von Omnibussen über 8t. Das Angebot von Daimler Buses umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die wichtigsten der insgesamt 15 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, der Türkei, Lateinamerika, Frankreich, Spanien und der NAFTA. 50% des Umsatzes erzielt Daimler Buses in Westeuropa, 16% in den NAFTA-Märkten und 16% in Lateinamerika (ohne Mexiko).

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns in nahezu 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte und Kreditkarten. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Westeuropa und Nordamerika. Im Berichtsjahr wurden mehr als 40% der von Daimler verkauften Fahrzeuge von Daimler Financial Services finanziert. Das Vertragsvolumen von 58,3 Mrd. € entspricht einem Bestand von 2,4 Mio. Fahrzeugen. Am Konsortium Toll Collect, das in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12t betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45% beteiligt.

Corporate Governance

Umfassende Informationen zum Thema Corporate Governance finden Sie im Abschnitt Corporate Governance auf den Seiten 144 ff. dieses Geschäftsberichts.

Erklärung zur Unternehmensführung. Der Corporate Governance Bericht auf den Seiten 164 ff. dieses Geschäftsberichts sowie die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex auf Seite 168 f. sind Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung. Die nach § 289a HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung steht im Internet unter www.daimler.com/corpgov/de zur Verfügung.

Vergütungsbericht. Die Beschreibung des Vergütungssystems sowie der individualisierte Ausweis der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im Vergütungsbericht auf den Seiten 156 ff. enthalten. Dieser ist zugleich auch Bestandteil des Lageberichts.

Bericht und Erläuterungen zu den Angaben nach § 315 Absatz 4 HGB und § 289 Absatz 4 HGB

Unternehmensleitung; Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern. Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland. Das Unternehmen wird vom Vorstand geleitet und gegenüber Dritten vertreten. Der Vorstand besteht aus mindestens zwei Personen, die gemäß § 84 Aktiengesetz vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt werden. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat jedoch beschlossen, sowohl die erstmalige als auch die wiederholte Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Bestellung und Wiederbestellung bedürfen eines Aufsichtsratsbeschlusses, der grundsätzlich frühestens ein Jahr vor Ablauf der Amtszeit gefasst werden darf. Der Aufsichtsrat ernennt eines der Vorstandsmitglieder zum Vorsitzenden des Vorstands. In Ausnahmefällen kann ein Vorstandsmitglied gemäß § 85 Aktiengesetz gerichtlich bestellt werden. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Unternehmensgegenstand; Bestimmungen über die Änderung der Satzung. Der Umfang der Tätigkeit, die das Unternehmen ausführen kann, ist in § 2 der Satzung definiert. Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Soweit nicht zwingende Vorschriften des Gesetzes etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung nach § 133 Aktiengesetz, § 19 Abs. 1 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Kapitals gefasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstandes ist gemäß § 179 Abs. 2 Satz 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von 75% des vertretenen Grundkapitals erforderlich. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann der Aufsichtsrat gemäß § 7 Abs. 3 der Satzung beschließen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Abs. 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Gezeichnetes Kapital. Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2009 beträgt rund 3.045 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.061.183.782 auf den Namen lautende Stückaktien. Alle Aktien gewähren die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften. Zum 31. Dezember 2009 befanden sich 37.116.831 Aktien im eigenen Bestand. Ein Teil dieser Aktien soll zur Bedienung der Nachbesserungsansprüche ehemaliger AEG-Aktionäre aus der Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 17. November 2009 verwendet werden.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen. Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte zu. In den Fällen des § 136 Aktiengesetz ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen. Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitern erworbene Aktien unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. Im Berichtszeitraum wurden keine Belegschaftsaktien ausgegeben.

Aktienrückkauf, Genehmigtes und Bedingtes Kapital.

Am 8. April 2009 hat die Hauptversammlung der Gesellschaft die im Vorjahr erteilte Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien aufgehoben, soweit von ihr noch kein Gebrauch gemacht worden war. Gleichzeitig wurde die Gesellschaft erneut ermächtigt, bis zum 8. Oktober 2010 für bestimmte vordefinierte Zwecke, unter anderem zum Zwecke der Einziehung und zum Zwecke der Bedienung des Stock-Option-Programms, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 9. April 2008 wurde der Vorstand ferner ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 8. April 2013 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu 500 Mio. € sowie durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Sacheinlage um bis zu 500 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital I und II). Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen. Unter teilweiser Ausnutzung des Genehmigten Kapitals I hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 22. März 2009 beschlossen, das Grundkapital der Daimler AG von rund 2.768 Mio. € um einen Betrag von rund 276 Mio. € auf rund 3.044 Mio. € gegen Bareinlage unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre durch Ausgabe von rund 96,4 Mio. neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien zu einem Ausgabebetrag von je 20,27 € an die Semare Beteiligungsverwaltungsgesellschaft mbH zu erhöhen. Die Semare Beteiligungsverwaltungsgesellschaft mbH ist eine mittelbare Tochtergesellschaft der Aabar Investments PJSC, Abu Dhabi (Aabar). Die neuen Aktien sind erstmals für das am 1. Januar 2009 begonnene Geschäftsjahr dividendenberechtigt.

Die Hauptversammlung vom 8. April 2009 hat den Vorstand erneut ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 7. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage ganz oder in Teilbeträgen einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1.000 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2009). Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen. In diesem Zusammenhang hat die Hauptversammlung ferner beschlossen, die im Jahr 2008 genehmigten Kapitalia I und II für die Zeit ab Wirksamwerden des neu geschaffenen Genehmigten Kapitals 2009 aufzuheben, soweit zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Aufhebung noch nicht von ihnen Gebrauch gemacht worden war. Das neu geschaffene Genehmigte Kapital 2009 und die Aufhebung der restlichen genehmigten Kapitalia I und II wurden mit Eintragung im Handelsregister am 5. Juni 2009 wirksam.

Darüber hinaus wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 6. April 2005 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 5. April 2010 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 15 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 20 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 300 Mio. €, nach Maßgabe der Anleihebedingungen, zu gewähren. Von dieser Ermächtigung wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Change-of-Control-Klauseln. Die Daimler AG hat die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem infolge eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 4,9 Mrd. US-\$, die ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsieht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 3 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsieht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Kreditverträge mit Darlehensgebern über einen Betrag von insgesamt 400 Mio. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Garantien und Bürgschaften für Kreditverträge von konsolidierten Beteiligungsgesellschaften über einen Betrag von insgesamt 515 Mio. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- eine Vereinbarung über den Erwerb der Mehrheit (50,1%) an der »AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.«; diese hat das Ziel, die Brennstoffzelle für automobiler Anwendungen weiterzuentwickeln und vermarktungsfähig zu machen. Die Vereinbarung sieht für den Fall eines Kontrollwechsels bei der Daimler AG ein Kündigungsrecht des anderen Hauptgesellschafters Ford Motor Company sowie eine Put-Option des Minderheitsgesellschafters Ballard Power Systems vor. Kontrolle

im Sinne dieser Vereinbarung sind die wirtschaftliche Inhaberschaft (beneficial ownership) der Mehrheit der Stimmrechte und die daraus folgende Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands zu bestellen;

- ein Vertragswerk, das die Ausübung der Stimmrechte an der EADS N.V. regelt. Dieses sieht für den Fall eines Kontrollwechsels vor, dass die Daimler AG nach Aufforderung durch die französische Vertragspartner verpflichtet ist, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihren Anteil an der EADS an einen Dritten, der kein Wettbewerber der EADS bzw. der französischen Vertragspartner der Daimler AG ist, zu angemessenen Konditionen zu veräußern. In diesem Fall steht der französischen Seite ein Vorkaufsrecht zu den von Dritten angebotenen Bedingungen zu. Auch kann es im Falle eines Beherrschungswechsels zu einer Auflösung des Stimmrechtskonsortiums mit der französischen Seite kommen. Ein Beherrschungswechsel liegt nach dem EADS-Vertragswerk dann vor, wenn ein Wettbewerber der EADS N.V. oder der französischen Vertragspartner entweder so viele Aufsichtsratsmitglieder bei der Daimler AG benennt, dass er damit die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands bestellen kann, oder über eine Beteiligung verfügt, aufgrund derer er das Tagesgeschäft der Daimler AG bestimmen kann.

Strategie

Wir haben das Automobil erfunden und wir gestalten mit Leidenschaft seine Zukunft. Als Pioniere des Automobilbaus wollen wir diese einmalige Tradition fortsetzen und die Mobilität der Zukunft sicher und nachhaltig gestalten. Wir wollen unsere Kunden begeistern mit

- faszinierenden Premium-Pkw, die bei Design, Sicherheit und Komfort, Wertanmutung, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit Maßstäbe setzen,
- Nutzfahrzeugen, die die Besten in ihrem jeweiligen Wettbewerbsumfeld sind, sowie mit
- herausragenden Serviceleistungen rund um diese Produkte.

Das ist unser Anspruch und dafür stehen wir als Daimler. Dieser Anspruch wird untermauert von einem Zielsystem, das die Ziele für Daimler insgesamt und für jedes der Geschäfte beinhaltet.

Zielsystem. Unser oberstes Unternehmensziel ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen und damit den Wert des Unternehmens zu steigern. Wir wollen zu den führenden Automobilunternehmen der Welt gehören. Das Daimler Zielsystem beinhaltet, wie in der Grafik auf Seite 65 dargestellt, sechs strategische Dimensionen. Es gibt den strategischen Rahmen vor und definiert, in welchen Dimensionen wir führend sein möchten. Mit unseren Marken, Produkten und Dienstleistungen wollen wir unsere Kunden begeistern. Und in den jeweiligen Marktsegmenten streben wir die Spitzenposition an. Mit wegweisenden Technologien wollen wir Vorreiter bei nachhaltigen Antriebstechnologien und bei der Sicherheit sein. Herausragende Umsetzung und Effizienz sowie motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter sind der Schlüssel für den künftigen Unternehmenserfolg. Das Handeln unserer Mitarbeiter orientiert sich an den Unternehmenswerten Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für Spitzenleistung.

Vier strategische Handlungsschwerpunkte. Um unsere strategischen Ziele zu erreichen, haben wir im Rahmen des Daimler-Zielsystems vier strategische Handlungsschwerpunkte für die kommenden Jahre festgelegt. Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise hat dabei unsere grundsätzliche strategische Ausrichtung nicht verändert, sondern deren Richtigkeit bestätigt:

– **Herausragende Umsetzung (Operational Excellence) und Kultur der Spitzenleistung.** Schwierige Phasen wie die derzeitige Absatzkrise in der Automobilindustrie sind mit besonderen Anforderungen an die Flexibilität und Leistungsfähigkeit von Unternehmen verbunden. Um die Liquiditäts- und Kostensituation der drastisch veränderten Marktsituation anzupassen, hat Daimler schnell und konsequent reagiert: Über eine Regulierung der Fahrzeugbestände, Kurzarbeit und Arbeitszeitverkürzungen haben wir die Zahlungsströme optimiert und die Kosten schnell und deutlich gesenkt. Zudem wurden die bereits bestehenden Effizienzprogramme in allen Geschäften intensiviert und – wo sinnvoll – um strukturelle Maßnahmen ergänzt. So wurde zum Beispiel das Mercedes-Benz GoFor10-Effizienzprogramm um strukturelle Maßnahmenpakete erweitert. Bei Daimler Trucks werden in allen wichtigen Regionen der Welt Effizienz- bzw. Restrukturierungsprogramme durchgeführt. Trucks NAFTA hat bereits im Oktober 2008 eine umfassende Repositionierung gestartet. Trucks Asia hat im Mai 2009 ebenfalls eine Neuausrichtung gestartet, die von einer Verschlinkung des Produktprogramms bis zur Optimierung des Händler- und Servicenetzes reicht. Bei Trucks Europa/Latein-

amerika wurden eher kurzfristige Maßnahmen eingeleitet: So haben wir dort sowohl die Produktion als auch die Kapazitäten angepasst und die Kostenposition optimiert. Bei Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses wurden die bestehenden Effizienzprogramme weiter intensiviert. Mit dem Anfang 2008 gestarteten Captive#1 Programm von Daimler Financial Services soll nicht nur die Effizienz gesteigert, sondern unter anderem auch eine weltweit einheitliche Prozess- und Systemlandschaft geschaffen werden. Insgesamt haben sich diese Maßnahmen mit 5,3 Mrd. € im Ergebnis niedergeschlagen.

Klare Strukturen, effiziente Prozesse und eine Kultur der Spitzenleistung sind notwendig, um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu sein und zu den führenden Fahrzeugherstellern zu gehören. Nur erfolgreiche Unternehmen sind in der Lage, ihre Wettbewerbsposition zu stärken und die erforderlichen Investitionen in die Fahrzeuge und Märkte der Zukunft zu tätigen. Deshalb wird die »Herausragende Umsetzung« auch in den kommenden Jahren ein strategischer Schwerpunkt sein.

– **Ausbau des Kerngeschäfts in traditionellen Marktsegmenten und Nutzung neuer Chancen auf regionaler Basis.**

Einzigartige Produkte und Dienstleistungen sind eine entscheidende Voraussetzung für profitables Wachstum. Ungeachtet der derzeit schwierigen Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und Marktsegmente sind wir mit unseren Produkt-, Service- und Marktstrategien auf dem richtigen Weg. Wir werden den Absatz bei Mercedes-Benz Cars mittel- bis längerfristig deutlich steigern. Voraussetzung dafür sind neue, attraktive Produkte. Die neue Generation der S-Klasse hat die Führung im Weltmarkt weiter gefestigt. Mit der neuen E-Klasse hat Mercedes-Benz erneut Maßstäbe in puncto Sicherheit, Komfort und Verbrauch gesetzt und die Marktposition im Oberklassesegment weiter ausgebaut. Im Bereich der Kompaktwagen (A-/B-Klasse) werden wir künftig unser Angebot von zwei auf vier hochattraktive Modellvarianten ausweiten. Mit unserem neuen Werk in Kecskemét, Ungarn, wird die Kapazität im Produktionsverbund mit der Fertigung in Rastatt ausgebaut. Dadurch können wir unsere Kostenposition im preissensiblen Kompaktwagensegment deutlich verbessern.



Hervorragende Platzierungen in verschiedenen Umfragen zur Kundenzufriedenheit bestätigen den Erfolg unserer langfristig angelegten Qualitäts- und Kundenzufriedenheitsoffensive im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars.

Ziel von Daimler Trucks ist es, mit erstklassigen Produkten und Dienstleistungen die Position des größten weltweit aufgestellten Herstellers von Lkw über 6t zulässigem Gesamtgewicht auch unter den derzeitigen schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen zu sichern. Mercedes-Benz Vans will die führende Position in Europa festigen und neue Märkte erschließen. Daimler Buses verfolgt das Ziel, die führende Rolle bei Bussen über 8t abzusichern und in den traditionellen und neuen Märkten weiter zu wachsen. Auch die Lkw, Transporter und Omnibusse von Daimler haben im Berichtsjahr zahlreiche Auszeichnungen erhalten – ein Beleg dafür, dass unsere Nutzfahrzeuge im Markt überzeugen.

Mit regional angepassten Produkten und – soweit Bedarf besteht – mit Unterstützung lokaler Partner wollen wir unsere Position in den Zukunftsmärkten ausbauen. Ein Schwerpunkt unserer Asienaktivitäten ist der chinesische Markt. Im vergangenen Jahr haben wir dort unsere Marktposition weiter ausgebaut und sind derzeit die am schnellsten wachsende Pkw-Premiummarke. Wir wollen unsere Position auch in Zukunft weiter stärken und haben dafür in den vergangenen drei Jahren das Modellangebot für den chinesischen Kunden deutlich erweitert. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die lokale Fertigung der neuen E-Klasse, die Mitte 2010 exklusiv als Langversion eingeführt wird, um den spezifischen Kundenanforderungen gerecht zu werden. In den Verhandlungen mit Foton, einem der führenden Nutzfahrzeugehersteller in China, sind wir auf dem Weg zur Gründung eines Joint Ventures in den vergangenen Monaten weiter vorangekommen. Außerdem bauen wir derzeit in China ein Transporterwerk; die Modelle Vito und Viano sollen in der ersten Hälfte des Jahres 2010 in den chinesischen Markt eingeführt werden. In Pune, Indien, haben wir

Anfang des Jahres 2009 ein neues Pkw-Werk in Betrieb genommen, das Möglichkeiten für weiteres Wachstum eröffnet. Das Joint Venture von Daimler Buses mit der indischen Firma Sulej Motors produziert bereits seit Ende 2008 Luxusbusse für den indischen Markt. Im indischen Chennai investiert Daimler Trucks in ein neues Werk: Dort sollen leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den lokalen Markt gefertigt werden. In Russland nutzen wir die Möglichkeiten unserer strategischen Partnerschaft mit Kamaz: Hierzu haben wir im November 2009 zwei Joint Ventures gegründet. Ziele sind die Produktion, der Import und der Vertrieb von Fuso und Mercedes-Benz Lkw sowie der Vertrieb von Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. In den Vereinigten Arabischen Emiraten haben wir gemeinsam mit lokalen Partnern eine Leasing- und eine Finanzierungsgesellschaft für Privat- und Firmenkunden gegründet, die das Geschäft im wichtigsten Pkw-Markt im arabischen Raum weiter unterstützen sollen.

- **Weiterentwicklung innovativer und kundenorientierter Dienstleistungen und Technologien.** Wir arbeiten intensiv an der Entwicklung von innovativen, kundenorientierten Technologien entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Da die Anforderungen an die Mobilität der Zukunft immer differenzierter werden, wird es künftig vielfältige Antriebslösungen für unsere Fahrzeuge geben. Im Rahmen unserer Strategie »Der Weg zur emissionsfreien Mobilität« arbeiten wir daher parallel an mehreren Antriebstechnologien: Unsere Fahrzeuge mit High-Tech-Verbrennungsmotor optimieren wir konsequent mit den neuesten Technologien. Mit der Hybridisierung streben wir zusätzliche Effizienzsteigerungen an. Elektrofahrzeuge mit Batterie und Brennstoffzellenantrieb leisten einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Darüber hinaus unterstützen wir die Entwicklung, Produktion und Verbreitung von sauberen Kraftstoffen für Verbrennungsmotoren sowie von alternativen Energien für emissionsfreies Fahren.

Die bahnbrechenden Veränderungen in der Fahrzeugtechnologie, die sich in den kommenden Jahren abzeichnen, stellen die gesamte Branche vor große Herausforderungen. Die damit einhergehende Bestandserneuerung hin zu sparsamen und umweltfreundlichen Fahrzeugen eröffnet aber gleichzeitig beträchtliche Absatzchancen. Und diese Chancen wollen wir als Technologieführer im Bereich nachhaltiger Mobilität konsequent nutzen (vgl. hierzu S. 10 ff. und 136 ff.).

In Anbetracht der Bandbreite der anstehenden technologischen Herausforderungen gehen wir in einzelnen Bereichen strategische Allianzen oder Partnerschaften ein. So arbeiten wir mit der Evonik Industries AG bei der Erforschung, Entwicklung und künftig auch bei der Produktion von Lithium-Ionen-Batterien zusammen, und mit der Tesla Motors Inc. kooperieren wir bei Elektrofahrzeugen. Darüber hinaus treiben wir gemeinsam mit verschiedenen deutschen und ausländischen Stromversorgern im Rahmen des Projekts e-mobility den Aufbau einer Infrastruktur für Elektrofahrzeuge voran. Außerdem haben wir mit führenden Industrieunternehmen in Deutschland eine Absichtserklärung unterzeichnet: Dabei verfolgen wir gemeinsam das Ziel, in Deutschland eine weitgehend flächendeckende Versorgung mit Wasserstoff sicherzustellen – die Voraussetzung für den Vertrieb von Brennstoffzellenfahrzeugen in größeren Stückzahlen.

Ein wesentliches Element der nachhaltigen Mobilität wird für uns auch künftig die Verkehrssicherheit sein. So würdigte die EU-Kommission im September 2009 die Vorreiterrolle von Daimler auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit mit dem eSafety-Award, denn schon heute sind unsere Personenwagen und Nutzfahrzeuge die sichersten Automobile in ihren jeweiligen Marktsegmenten. Im Rahmen unserer »Vision vom unfallfreien Fahren« sind auch für die kommenden Jahre erhebliche Mittel für die Verkehrssicherheit vorgesehen: Mit bahnbrechenden Innovationen im Bereich der Sicherheit wollen wir auch künftig der Maßstab im Wettbewerb sein.

Unsere Forschungs- und Entwicklungsergebnisse nutzen wir für ein großes Spektrum der unterschiedlichsten Fahrzeuge, denn durch die enge Verzahnung unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten stellen wir sicher, dass neue Technologien konzernübergreifend zum Einsatz kommen. So schaffen wir durch Modularisierung der elektronischen Antriebskomponenten über alle Fahrzeuge und Segmente hinweg Synergien und erhöhen die Effizienz in allen unseren Geschäften.

Parallel zur technologischen Weiterentwicklung unserer Produkte werden wir auch das Dienstleistungsangebot rund um diese Produkte erweitern. In Kooperation von Daimler Financial Services mit den automobilen Geschäften entwickeln wir Ansätze für neue Geschäftspotenziale im Dienstleistungsbe- reich. Ein Beispiel hierfür ist OMNIplus, ein umfassendes, bus- spezifisches Service- und Dienstleistungsangebot für die Omni- busse der Marken Mercedes-Benz und Setra. Neue Angebote für Busbetreiber im Rahmen von OMNIplus sind das erste spe- zial für Omnibusse entwickelte Flottenmanagementsystem »BusFleet« sowie ein neues abgestuftes Servicekartenkonzept. Das Angebot für Geschäftskunden hat Daimler Financial Servi- ces um Business Leasing Plus der Mercedes-Benz Bank erwei- tert – ein Komplettangebot aus Fahrzeugleasing und Kfz-Versi- cherungen zum monatlichen Festpreis. Daimler Trucks führte die neue Servicemarke TruckWorks ein. Service und Dienstlei- stungen sind bei TruckWorks konsequent auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten und werden komplett aus einer Hand angeboten. Hinzu kommt die Betreuung von Anhängern, Aufliegern und Aufbauten. Auch in Zukunft werden wir unser Dienstleistungsangebot für unsere Kunden konsequent weiter- entwickeln.

- **Entwicklung und Erschließung neuer Geschäfte in ver- wandten Bereichen.** Die Arbeitsergebnisse unserer For- schungs- und Entwicklungsbereiche, unsere attraktive Kunden- basis und unsere starken Marken nutzen wir künftig gezielt dazu, auch in angrenzenden Gebieten neue Geschäftspotenzia- le zu erschließen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass diese neuen Geschäftsideen einen Bezug zu unserem Kernge- schäft haben und zu unserem profitablen Wachstum beitragen. Das eigens dafür geschaffene Business Innovation Team hat die Aufgabe, neue Geschäftsideen zu entwickeln und deren Umsetzung voranzutreiben. Das erste wichtige Projekt, car2go, ein neues Mobilitätskonzept für die Stadt, ist in Ulm erfolgreich angelaufen und wird in einer zweiten Phase in Austin, Texas, erprobt. Weitere Initiativen sind die Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen im Projekt Young Classics und die Ver- mietung von neuwertigen, gut ausgestatteten Mercedes-Benz Fahrzeugen über eigene Niederlassungen oder Händler im Pro- jekt Mercedes-Benz Rent. Die erste Mercedes-Benz Driving Academy leistet in London einen wichtigen Beitrag zur Ver- kehrssicherheit, indem wir Fahrer gezielt ausbilden und dabei vor allem jüngere Kundengruppen ansprechen. Ebenso wie die zuvor genannten Initiativen befindet sich auch dieses Projekt in der Pilotphase.

Portfolioveränderungen. Mit dem Ziel, das Kerngeschäft zu stärken und neue Wachstumspotenziale zu erschließen, haben wir im Jahr 2009 unser Geschäftsportfolio weiterentwickelt:

Im Februar 2009 wurde die Deutsche Accumotive gegründet, an der die Daimler AG mit 90% und unser Partner Evonik Industries AG mit 10% beteiligt sind. Im Rahmen dieser Kooperation ent- wickelt Daimler Batterien für automobiler Anwendungen und wird diese ab dem Jahr 2012 auch produzieren und vertreiben.

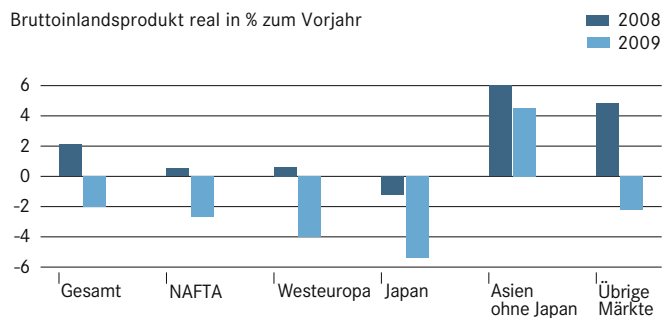
Im Rahmen einer am 27. April 2009 getroffenen Vereinbarung zwischen der Daimler AG, Chrysler, Cerberus und der US-ameri- kanischen Pensionsaufsicht Pension Benefit Guaranty Corporati- on (PBGC) hat Daimler seine Beteiligung von 19,9% an Chrysler am 3. Juni 2009 aufgegeben. Darüber hinaus hat sich Daimler bereit erklärt, in den Jahren 2009 bis 2011 jeweils 200 Mio. US-\$ in die Chrysler Pensionspläne einzuzahlen. Die Zahlung für das Jahr 2009 erfolgte im Juni. Die bis dahin bestehende Pensionsga- rantie in Höhe von 1 Mrd. US-\$ gegenüber der PBGC wurde auf einen Betrag von 200 Mio. US-\$ reduziert und läuft bis August 2012 weiter.

Angesichts der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben wir unsere Aktivitäten in Indien im April 2009 neu geordnet. Die Hero Group hat in diesem Zusammenhang ihren 40%-Anteil am Joint Venture Daimler Hero Commercial Vehicles Ltd. an Daimler abge- geben. Unabhängig davon hält Daimler an seinen Plänen zur Erschließung des indischen Nutzfahrzeugmarktes fest.

Im Mai 2009 hat Daimler knapp 10% an Tesla Motors Inc. für 50 Mio. \$ übernommen. 40% dieser Beteiligung hat Daimler im Juli 2009 an den neuen Großaktionär Aabar Investments PJSC, Abu Dhabi, im Rahmen eines ersten gemeinsamen strategischen Projekts veräußert. Tesla ist der einzige Hersteller, der in Nord- amerika und Europa ein Batteriefahrzeug vertreibt, das sehr leistungsstark ist und gleichzeitig über eine Reichweite von über 300 km verfügt. Bei der Integration von Lithium-Ionen-Batterien und Ladeeinheiten für die ersten 1.000 Einheiten des smart for- two electric drive haben sich die beiden Unternehmen bereits auf eine Zusammenarbeit verständigt. Die Vereinbarung sieht außer- dem vor, dass beide Partner bei der Entwicklung von Batterie- systemen, Elektroantrieben und einzelnen Fahrzeugprojekten enger kooperieren.

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt real in % zum Vorjahr



Quelle: Global Insight

Nachdem Daimler im Dezember 2008 einen Anteil von 10% an Kamaz übernommen hatte, hat Daimler Trucks Anfang Oktober 2009 angekündigt, die strategische Partnerschaft mit dem größten russischen Lkw-Hersteller weiter auszubauen. Im November 2009 wurden hierzu zwei Verträge mit Kamaz unterzeichnet: ein Vertrag über ein 50:50-Joint-Venture mit dem Ziel des Imports, der Produktion und des Vertriebs von Fuso Lkw in Russland sowie ein Vertrag über ein 50:50-Joint-Venture mit dem Ziel, gemeinsam mit Kamaz Mercedes-Benz Lkw zu produzieren sowie Lkw und Omnibusse der Marken Mercedes-Benz und Setra in Russland zu vertreiben. Sowohl die Fahrzeuge von Fuso als auch die von Mercedes-Benz sollen dabei über das Netz von Kamaz abgesetzt werden.

Im November 2009 gab die Daimler AG ihre Pläne bekannt, gemeinsam mit Aabar Investments PJSC 75,1% des Formel 1-Rennstalls Brawn GP zu übernehmen, um ein eigenes Mercedes-Grand-Prix-F1-Team zu gründen. Daimler hat inzwischen 45,1% der Anteile erworben, Aabar 30%. Die restlichen 24,9% verbleiben bei den bisherigen Anteilseignern. Daimler wird weiterhin Motoren an die McLaren Group liefern, die Beteiligung aber aufgeben. McLaren wird in zwei Schritten den vom Daimler-Konzern gehaltenen 40%-Anteil zurückkaufen. Bereits im November 2009 hat McLaren einen 28,6%-Anteil von Daimler übernommen. Den verbliebenen Anteil wird McLaren bis zum Ende des Jahres 2011 von Daimler zu einem festgelegten Preis zurücknehmen.

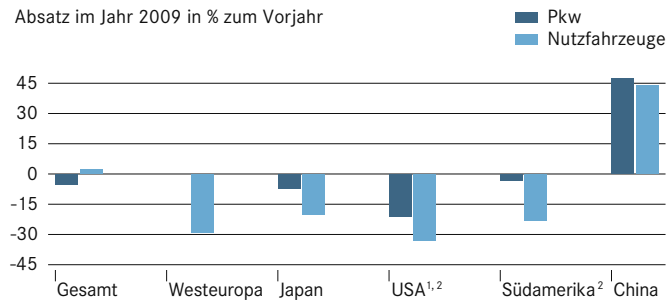
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft. Im Jahr 2009 hatte die Weltwirtschaft den schärfsten Einbruch der Nachkriegszeit zu verzeichnen. Insgesamt verringerte sich die globale Wirtschaftsleistung um rund 2% – dies war der erste Rückgang seit dem Jahr 1950. Besonders heftig war die Rezession mit einem Minus von rund 3,5% in den Industrieländern und hier vor allem in den export- und investitionsgüterabhängigen Volkswirtschaften Japans und Deutschlands. Die Schwellenländer konnten zwar ein kleines Plus von etwa 1% aufweisen, allerdings war das nur auf das Wachstum in Asien (rund 4,5%) zurückzuführen, während die anderen Regionen kaum expandierten oder wie Osteuropa ebenfalls Rezessionen durchliefen.

Ihren Höhepunkt erreichte die globale Finanz- und Wirtschaftskrise bereits im ersten Quartal. Auftragseingänge, Industrieproduktion, Kapazitätsauslastung und Exporte brachen insbesondere in den Industrieländern in nahezu allen Branchen massiv ein. Deutlich ungünstigere Finanzierungsbedingungen sowie die erheblichen Vermögensverluste auf den Aktien- und Immobilienmärkten führten vor allem bei Investitions- und langlebigen Konsumgütern zu teilweise drastischen Nachfrageausfällen. Verschärfend wirkte die nachhaltige Verunsicherung von Konsumenten und Investoren. Den massiven Stützungsmaßnahmen von Notenbanken und Regierungen ist es hauptsächlich zu verdanken, dass die Weltwirtschaft im weiteren Jahresverlauf nicht noch tiefer in die Rezession abglitt, sondern sich das Abwärtstempo merklich verlangsamte und schließlich die Talsohle erreicht und durchschritten werden konnte. Während die Notenbanken mittels Zinssenkungen und Liquiditätshilfen aktiv waren, legten viele Regierungen umfangreiche Konjunkturprogramme auf. Unterstützung bekam die globale Konjunktur in dieser Phase zudem von den im Jahresvergleich günstigen Ölpreisen, niedrigen Inflationsraten sowie der überraschend stabilen Entwicklung einiger asiatischer Schwellenländer, allen voran China und Indien. Ab Mitte des Jahres war dann eine zögerliche Erholung der Weltwirtschaft erkennbar. Maßgeblich hierfür waren die verstärkt wirkenden staatlichen Konjunkturprogramme, der anziehende Welthandel, kräftig zulegende Aktienmärkte und der sich drehende globale Lagerzyklus. Als Folge der konjunkturellen Belebung und eines bereits niedrigen Vorjahresniveaus ergaben sich in der zweiten Jahreshälfte in einigen Ländern kräftige Zuwachsraten beim realen Bruttoinlandsprodukt. Vielfach dämpfte jedoch die gestiegene Arbeitslosigkeit den privaten Konsum und auch die Investitionen entwickelten sich von tiefem Niveau kommend nur sehr verhalten. Das Wachstum war deshalb in den Industrieländern weniger auf einen selbsttragenden Aufschwung als auf die oben erwähnten Sondereffekte zurückzuführen.

Automobilmärkte weltweit

Absatz im Jahr 2009 in % zum Vorjahr



1 Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge
2 mittlere und schwere Nutzfahrzeuge

Quelle: VDA, div. Institute

Die Wechselkursentwicklung war im Jahresverlauf erneut von großen Schwankungen geprägt. So verringerte sich der Wert des Euros gegenüber dem US-Dollar im ersten Quartal zunächst um 10% auf 1,26 US-\$/€, um danach bis zum Herbst wieder deutlich anzusteigen. Vorübergehend lag der Kurs sogar über 1,50 US-\$/€. Zum Jahresende 2009 war der Wert des Euros im Vergleich zum US-Dollar 3,5% höher als ein Jahr zuvor. Ein ähnliches Verlaufsmuster zeigte sich im Verhältnis zum japanischen Yen. Hier ergab sich im Jahresverlauf sogar eine Euro-Aufwertung um 5,6%. Gegenüber dem britischen Pfund hatte der Euro bei ebenfalls stark schwankendem Verlauf einen Wertverlust von 6,8% zu verzeichnen.

Automobilmärkte. Die tiefe Wirtschaftskrise im Jahr 2009 hatte erhebliche Auswirkungen auf die globalen Automobilmärkte.

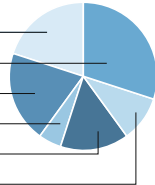
Nachdem der weltweite Pkw-Markt bereits im zweiten Halbjahr 2008 deutlich nachgegeben hatte, wurde im ersten Quartal 2009 mit einem Rückgang von gut 20% im Vorjahresvergleich der Tiefpunkt der globalen Pkw-Nachfrage erreicht. Von da an entfalteten die nationalen Kaufanreizprogramme in vielen Volumenmärkten nach und nach ihre Wirkung. In der Folge milderte sich der Nachfragerückgang immer weiter ab, und im zweiten Halbjahr drehten die Veränderungsdaten der weltweiten Zulassungszahlen im Vorjahresvergleich sogar deutlich ins Plus. Nur dank der massiven staatlichen Unterstützungsprogramme gelang es, den Rückgang der globalen Pkw-Nachfrage im Gesamtjahr 2009 auf rund 5% zu begrenzen. Weil von den staatlichen Prämien vor allem das Marktsegment der Kleinwagen profitierte, waren die Absatzeinbußen in den für Daimler wichtigen Märkten für Premium-Pkw teilweise deutlich größer. Doch nicht nur im Hinblick auf die Marktsegmente, sondern auch in der regionalen Betrachtung entwickelte sich die Pkw-Nachfrage im Jahr 2009 sehr unterschiedlich. In den USA ging die Nachfrage nach Pkw und sogenannten »Light Trucks« um weitere 21% oder knapp 3 Mio. Einheiten zurück, nachdem der Markt bereits im Jahr 2008 in einer vergleichbaren Größenordnung geschrumpft war. Der westeuropäische Markt profitierte erheblich von den umfangreichen Abwrackprogrammen in allen Volumenmärkten sowie vielen mittelgroßen und kleineren Absatzmärkten. Nachdem zu Jahresbeginn noch ein zweistelliger Absatzeinbruch zu erwarten war, zog die Nachfrage dank staatlicher Hilfe im Jahresverlauf kräftig an, sodass im Gesamtjahr 2009 sogar das Vorjahresniveau erreicht werden konnte. In Deutschland, dem größten Einzelmarkt in Europa, legten die Zulassungen aufgrund der »Umweltprämie« um 23% zu und auch Frankreich hat ein deutliches Plus von gut 10% zu verzeichnen. Der italienische Markt erreichte in etwa das Vor-

jahresniveau; in Großbritannien und Spanien wurde der Nachfragerückgang durch staatliche Prämien erheblich abgemildert. In Japan verringerten sich die Pkw-Verkäufe um rund 7%. Während der russische Pkw-Markt um knapp 50% und die osteuropäischen EU-Länder in Summe um mehr als ein Viertel einbrachen, hat die Nachfrage in Südamerika dank des robusten brasilianischen Marktes (+13%) das Vorjahresniveau nahezu erreicht. Die Schwellenländer im asiatischen Raum hingegen verzeichneten aufgrund des starken Wachstums in China (+47%) und Indien (+17%), das durch erhebliche Steuernachlässe gefördert worden war, in Summe ein zweistelliges Plus.

Die ohnedies schon erwartete Abschwächung der weltweiten Nutzfahrzeugnachfrage wurde durch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise und Finanzkrise deutlich verschärft. Der drastisch gesunkene Bedarf an Transportleistungen und damit zusammenhängend die schwierige wirtschaftliche Lage des Speditionsgewerbes sorgten dafür, dass die Lkw-Bestellungen in vielen wichtigen Märkten teilweise dramatisch zurückgingen. Mit Ausnahme von China waren auch die weltweiten Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen in Summe deutlich rückläufig. Allerdings entwickelten sich die Märkte je nach Segment und Region sehr unterschiedlich. In den Triademärkten verzeichneten alle Segmente massive Einbußen. Am deutlichsten fielen die Rückgänge im Segment der mittelschweren und schweren Lkw aus: über 30% in den USA, über 40% in Westeuropa und in Japan sogar über 45%. In den großen Schwellenländern hingegen entwickelte sich die Lkw-Nachfrage uneinheitlich. In Russland verlor der Markt im Vergleich zum Vorjahr mehr als zwei Drittel seines Volumens. In Brasilien und Indien fiel der Nachfragerückgang mit knapp 10% beziehungsweise knapp 15% relativ gesehen weniger drastisch aus. Der weltweit mit Abstand größte Lkw-Markt China übertraf sogar das Vorjahresniveau deutlich, sodass im Jahr 2009 nahezu jedes zweite neue mittelschwere und schwere Nutzfahrzeug in China verkauft wurde.

Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars

A-/B-Klasse	20%
C-/CLK-/SLK-Klasse	30%
E-/CLS-Klasse	20%
S-/CL-/SL-Klasse/SLR/Maybach	5%
M-/R-/GL-/GLK-/G-Klasse	15%
smart	10%



Geschäftsentwicklung

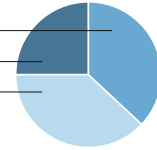
Absatz. Daimler hat im Jahr 2009 insgesamt 1,6 Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Als Folge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise und deren Auswirkungen auf die Automobilmärkte wurde das Vorjahresniveau von 2,1 Mio. Fahrzeugen, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2008 angekündigt, deutlich unterschritten.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** hat im Berichtsjahr 1.093.900 (i.V. 1.273.000) Fahrzeuge abgesetzt. Einem schwachen ersten Halbjahr stand dabei eine bessere zweite Jahreshälfte gegenüber. Der Absatz der Marke Mercedes-Benz verringerte sich im Jahr 2009 den Erwartungen entsprechend auf 974.700 (i.V. 1.125.900) Fahrzeuge. Damit haben wir uns – in einem gerade für hochwertige Pkw schwierigen Umfeld – gut behauptet. Unsere S-, E- und C-Klasse Limousinen sind in ihren jeweiligen Marktsegmenten weltweit führend, und bei den Geländewagen im Premiumsegment ist kein Hersteller so erfolgreich wie Mercedes-Benz. Vor allem auch aufgrund des Markterfolgs der neuen E-Klasse Modelle hat sich die Absatzsituation in der zweiten Jahreshälfte im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert. Insgesamt stiegen die Auslieferungen im E-Klasse Segment im Jahr 2009 um 23% auf 212.100 Fahrzeuge. Der Absatz von Mercedes-Benz im Luxussegment (S-, CL-, SL-Klasse, SLR und Maybach) erreichte insgesamt 57.100 (i.V. 92.900) Fahrzeuge. Dabei war die neue Generation der S-Klasse weiterhin weltweit die meistverkaufte Luxuslimousine. Auch aufgrund der Ablösung des Coupés CLK verringerten sich die Verkäufe im C-Klasse Segment (C-, CLK- und SLK-Klasse) im Berichtszeitraum auf 322.800 (i.V. 448.400) Fahrzeuge. Dagegen konnte Mercedes-Benz den Absatz im Geländewagensegment (M-, R-, GL-, GLK- und G-Klasse) auf 167.200 (i.V. 161.300) Fahrzeuge leicht steigern. Von den Fahrzeugen der A- und B-Klasse haben wir 215.500 (i.V. 250.300) abgesetzt.

Vor dem Hintergrund der angespannten Marktsituation sank der Absatz von Mercedes-Benz Pkw in den USA um 16% auf 188.500 Fahrzeuge. In Deutschland haben wir mit 265.500 (i.V. 300.900) abgesetzten Fahrzeugen unsere Marktposition im Premiumsegment behauptet; in den anderen Ländern Westeuropas wurden insgesamt 267.200 (i.V. 328.400 Fahrzeuge) ausgeliefert. Auch in Japan lag der Absatz von Mercedes-Benz mit 26.100 Einheiten marktbedingt unter dem Niveau des Vorjahres. Dagegen entwickelte sich das Geschäft in einigen Schwellenländern sehr positiv. So stieg der Absatz in China um 34% auf 65.200 Fahrzeuge und die Verkäufe an Endkunden nahmen sogar um 65% zu. Mercedes-Benz ist damit die am schnellsten wachsende Premiummarke in China. Nach einem sehr erfolgreichen Vorjahr ging der

Absatzstruktur Daimler Trucks

Trucks Europa/Lateinamerika	37%
Trucks NAFTA	25%
Trucks Asia	38%



Absatz des smart fortwo im dritten Verkaufsjahr des aktuellen Modells auf 113.900 (i.V. 139.000) Fahrzeuge zurück. Die wichtigsten Märkte waren Deutschland mit 32.200 Fahrzeugen, Italien (28.600 Fahrzeuge) und die USA mit 14.400 Fahrzeugen (vgl. S. 120 ff.).

Die Nutzfahrzeugmärkte waren von der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise besonders stark betroffen. Daher ist der Absatz des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** im Jahr 2009 wie bereits zu Beginn des Jahres erwartet deutlich zurückgegangen. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 259.300 schwere, mittelschwere und leichte Lkw ausgeliefert – das waren 45% weniger als im Jahr zuvor. Dennoch konnten wir die Position des größten weltweit aufgestellten Lkw-Herstellers behaupten. Vom Absatzrückgang waren alle unsere Kernmärkte betroffen – sowohl Europa und die USA als auch Lateinamerika und Japan. Nach dem Absatzrekord im Vorjahr sanken die Auslieferungen des Bereichs Trucks Europa/Lateinamerika um 43% auf 96.200 Fahrzeuge. Besonders deutlich sank der Absatz in Deutschland (-40%) und Osteuropa (-66%), während der Rückgang in Brasilien (-12%) weitaus geringer war. Mit einem Marktanteil von 24% konnte Mercedes-Benz seine Marktführerschaft in Europa im Segment der schweren und mittelschweren Lkw weiter ausbauen. Der Bereich Trucks NAFTA hat im Jahr 2009 63.600 (i.V. 104.300) Fahrzeuge abgesetzt. Damit konnten wir in der NAFTA-Region die führende Position bei den schweren Lkw der Gewichtsklasse 8 mit einem Marktanteil von 31% behaupten.

In den USA wurden im Berichtsjahr erstmalig besonders umweltfreundliche und verbrauchsarme Freightliner Lkw mit der in Europa bewährten BLUETEC-Technologie im Kundeneinsatz erprobt. Mit 99.900 ausgelieferten Fahrzeugen lag der Bereich Trucks Asia im Berichtsjahr deutlich unter dem Vorjahresniveau. Der Rückgang im japanischen Heimatmarkt war dabei geringer als in den Regionen außerhalb Japans. In Japan konnten wir unsere Marktposition im Lkw- und Bussegment halten. In Taiwan und Indonesien sind wir weiterhin mit großem Abstand Marktführer im Segment der leichten Lkw (vgl. S. 124 ff.).

Mercedes-Benz Vans. Nach dem Rekordjahr 2008 sind die Transportermärkte im Berichtsjahr drastisch eingebrochen. Mercedes-Benz Vans hat in diesem Umfeld 165.600 Fahrzeuge und damit um 42% weniger als im Vorjahr abgesetzt. Besonders ausgeprägt waren die Absatzrückgänge in den westeuropäischen Schlüsselmärkten Großbritannien, Frankreich, Italien, Spanien und Niederlande mit durchschnittlich 50%. Im wichtigsten Transportermarkt Deutschland fiel der Rückgang mit 21% spürbar geringer aus. Trotz der insgesamt großen Einbußen konnten wir unsere Marktposition in Europa im Segment mittelgroßer und großer Transporter mit einem Anteil von 17,9 (i.V. 16,9)% ausbauen. Im Zusammenhang mit der Neuordnung des Vertriebs des Mercedes-Benz Sprinter in Nordamerika sank der Absatz in den USA besonders stark (-91%). Seit Anfang 2010 wird der Sprinter in Nordamerika unter den Marken Freightliner und Mercedes-Benz angeboten. Der weltweite Absatz des Sprinters verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 43% auf 104.700 Einheiten. Die Modelle Vito und Viano hatten einen Absatzrückgang von 41% auf 57.900 Einheiten zu verzeichnen (vgl. S. 128 f.).

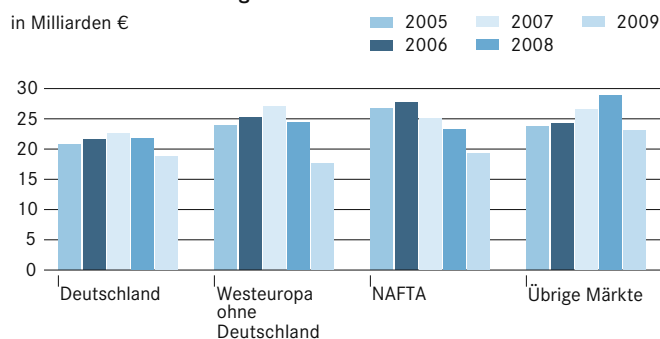
Mit einem Absatz von 32.500 (i.V. 40.600) Komplettbussen und Fahrgestellen war **Daimler Buses** auch im Jahr 2009 der weltweit größte Bushersteller im Segment für Busse über 8t zulässiges Gesamtgewicht. Zum Rückgang des Gesamtabsatzes um 20% haben hauptsächlich verringerte Auslieferungen in Lateinamerika beigetragen. In Westeuropa lag der Absatz mit 7.200 Fahrzeugen lediglich um 7% unter dem hohen Vorjahresniveau. Dennoch konnte Daimler Buses mit einem Marktanteil von rund 30% seine führende Marktposition weiter behaupten. Darin spiegelt sich vor allem der anhaltende Markterfolg des Mercedes-Benz Stadtbus-Citaro wider. Infolge der Marktabschwächung in Lateinamerika ging der Fahrgestellabsatz von Mercedes-Benz in dieser Region gegenüber dem extrem hohen Vorjahresabsatz um 16% auf 16.300 Einheiten zurück. Jedoch konnten wir unseren Marktanteil auf 44,7% erhöhen. Daimler Buses ist mit der Marke Orion der weltweit führende Hersteller von Hybridbussen. Aufgrund der positiven Entwicklung im Stadtbussegment konnten wir die Omnibusverkäufe im nordamerikanischen Markt – entgegen dem allgemeinen Markttrend – um 24% auf 1.200 Einheiten steigern. Dem stand allerdings in Mexiko marktbedingt ein deutlicher Rückgang um 55% auf 2.700 Busse gegenüber (vgl. S. 130 f.).

Auch in Krisenzeiten hat **Daimler Financial Services** den Händlern und Kunden als verlässlicher Partner wettbewerbsfähige Finanzdienstleistungen angeboten. Auf der Basis einer gesicherten Refinanzierung konnten die Marktpräsenz global gestärkt und der Absatz von Daimler Fahrzeugen wirksam unterstützt werden. Dennoch war die Geschäftsentwicklung auch bei Daimler Financial Services von den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise geprägt. Das weltweite Vertragsvolumen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 8% auf 58,3 Mrd. €; Wechselkursbereinigt betrug der Rückgang 9%. Hierzu haben einerseits ein geringeres Neugeschäft aufgrund des niedrigeren Fahrzeugabsatzes beigetragen, andererseits aber auch Verkäufe von nicht-fahrzeugbezogenem Portfolio in Nordamerika. Das Neugeschäft lag mit 25,1 Mrd. € um 15% unter dem Vorjahresniveau; auch Wechselkursbereinigt war ein Rückgang von 15% zu verzeichnen (vgl. S. 132 f.).

Auftragslage. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei versuchen wir, die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage anzupassen. Als Folge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ist der Auftragseingang in der ersten Hälfte des Berichtsjahres in allen Geschäftsfeldern spürbar zurückgegangen. Erst in der zweiten Jahreshälfte und hier vor allem im vierten Quartal hat sich der Auftragseingang wieder stabilisiert. Bei Mercedes-Benz Cars ist das vor allem auf den Markterfolg der neuen E-Klasse zurückzuführen. Aufgrund der dramatisch zurückgegangenen Nachfrage mussten wir die Produktion bei den Lkw und Transportern besonders stark zurücknehmen. Aber auch bei den Pkw war eine deutliche Kürzung des Produktionsprogrammes erforderlich. Als Folge der verringerten Produktion und der im Jahresverlauf wieder zunehmenden Nachfrage lagen die Auftragsbestände zum Jahresende 2009 insgesamt wieder leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden €



Marktanteile

	2009	2008	09/08
in %			Veränd. Prozentpunkte

Mercedes-Benz Cars

Westeuropa	4,7	5,4	-0,7
davon Deutschland	8,3	11,7	-3,4
USA	2,0	1,9	+0,1
Japan	0,8	0,9	-0,1

Daimler Trucks

Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	23,0	21,7	+1,3
davon Deutschland	41,6	39,6	+2,0
Schwere Lkw NAFTA	30,9	30,9	0
Mittelschwere Lkw NAFTA	20,4	20,7	-0,3
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	28,5	29,5	-1,0
Lkw Japan	20,2	22,5	-2,3

Mercedes-Benz Vans

Mittelgroße und große Transporter Westeuropa	18,1	17,1	+1,0
davon Deutschland	27,6	26,6	+1,0

Daimler Buses

Busse über 8t Westeuropa	29,6	30,1	-0,5
davon Deutschland	59,6	60,1	-0,5
Busse über 8t Lateinamerika	44,7	42,2	+2,5

Umsatz. Der Konzernumsatz von Daimler verringerte sich im Jahr 2009 von 98,5 Mrd. € auf 78,9 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Rückgang 21%. Angesichts der sich abzeichnenden Marktentwicklung hatten wir bereits zu Beginn des Jahres ein deutlich niedrigeres Geschäftsvolumen erwartet und auch angekündigt. Aufgrund der dramatischen Nachfrageschwäche in nahezu allen wichtigen Märkten war der Umsatz in unseren Automobilgeschäftsfeldern deutlich niedriger als im Vorjahr. Bei Mercedes-Benz Cars verringerte sich das Geschäftsvolumen um 14% auf 41,3 Mrd. €, bei Daimler Trucks um 36% auf 18,4 Mrd. € und bei Mercedes-Benz Vans um 34% auf 6,2 Mrd. €. Vergleichsweise gering waren die Einbußen mit 12% bei Daimler Buses; das Geschäftsfeld Daimler Financial Services hat wie im Vorjahr mit 12,0 Mrd. € zum Konzernumsatz beigetragen.

In der regionalen Betrachtung verringerte sich der Umsatz von Daimler in Westeuropa um 21% auf 36,5 Mrd. €; dabei lag der Rückgang in Deutschland bei 14%, während das Geschäftsvolumen in den Märkten des westeuropäischen Auslands um 28% nachgab. In der NAFTA war das Geschäftsvolumen mit 19,4 Mrd. € um 17% niedriger als im Vorjahr. Auch in den übrigen Märkten waren insgesamt spürbare Einbußen zu verzeichnen. Stabilisierend wirkte die positive Geschäftsentwicklung in China; dort stieg der Umsatz um 35% auf 4,3 Mrd. €.

Umsatz

	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	78.924	98.469	-20
Mercedes-Benz Cars	41.318	47.772	-14
Daimler Trucks	18.360	28.572	-36
Mercedes-Benz Vans	6.215	9.479	-34
Daimler Buses	4.238	4.808	-12
Daimler Financial Services	11.996	11.964	+0

EBIT

EBIT nach Segmenten

	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	(500)	2.117	.
Daimler Trucks	(1.001)	1.607	.
Mercedes-Benz Vans	26	818	-97
Daimler Buses	183	406	-55
Daimler Financial Services	9	677	-99
Überleitung	(230)	(2.895)	-92
Daimler-Konzern	(1.513)	2.730	.

Daimler weist für das abgelaufene Geschäftsjahr ein EBIT von -1,5 (i. V. 2,7) Mrd. € aus.

Der starke Ergebnisrückgang des Konzerns ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass im Jahr 2009 die Fahrzeugabsätze als Folge der globalen Wirtschaftskrise in allen Fahrzeugsegmenten rückläufig waren. Mit den vom Konzern frühzeitig ergriffenen Maßnahmen zur Kostenanpassung sowie mit weiteren realisierten Effizienzsteigerungen im Rahmen der laufenden Optimierungsprogramme konnte dem Ergebniseinbruch jedoch sehr deutlich entgegengewirkt werden.

Belastungen des EBIT ergaben sich im Berichtsjahr auch aus der Optimierung und Neuausrichtung der operativen Geschäfte unserer Tochtergesellschaften Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (245 Mio. €) und Daimler Trucks North America (95 Mio. €) (für weitere Informationen hierzu vgl. Anmerkung 4 des Konzernanhangs). Ferner führten gesunkene Zinssätze für die Diskontierung der langfristigen Rückstellungen sowie der im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Jahresbeitrag an den deutschen Pensions-Sicherungs-Verein zu Aufwendungen von 388 und 164 Mio. €. Bei Daimler Financial Services waren vor allem höhere Risikokosten ursächlich für den Ergebnisrückgang. Darüber hinaus entstanden bei Daimler Financial Services Aufwendungen von 100 Mio. € durch den Verkauf und die Bewertung zur Veräußerung vorgesehener nicht fahrzeugbezogener Vermögenswerte, die Gegenstand von Leasingvereinbarungen waren bzw. sind.

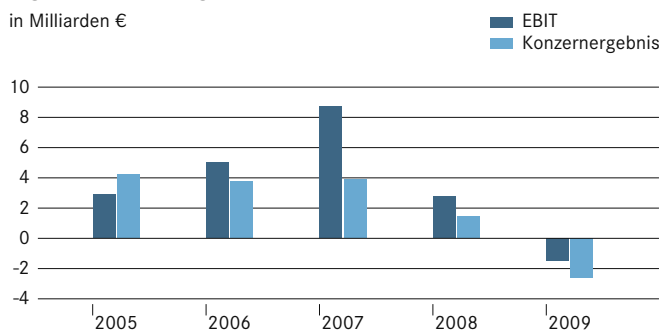
Chrysler belastete das Konzern-EBIT im Jahr 2009 mit 294 Mio. €, vor allem durch die im 2. Quartal abgeschlossenen Vereinbarungen im Rahmen derer auch die vollständige Abgabe des 19,9%-igen Restanteils erfolgte. Das Vorjahresergebnis war noch durch Chrysler-bezogene Aufwendungen in Höhe von 3,2 Mrd. € beeinflusst.

Ferner enthielt das Vorjahresergebnis Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neueinschätzung von Restwerten (465 Mio. €) und der Neuausrichtung von Daimler Trucks North America (233 Mio. €). Gegenläufig ergaben sich im Jahr 2008 Erträge durch die Veräußerung des Immobilienbesitzes am Potsdamer Platz (449 Mio. €), durch die Übertragung von EADS-Anteilen (130 Mio. €) sowie durch die Anpassung eines Pensionsplans (121 Mio. €).

Im Verlauf des Berichtsjahres konnte Daimler das EBIT schrittweise verbessern und ab dem dritten Quartal 2009 in die operative Gewinnzone zurückkehren. Zu dieser Entwicklung haben die von uns ergriffenen Maßnahmen zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung maßgeblich beigetragen.

Ergebnisentwicklung

in Milliarden €



Die Sonderfaktoren, die die Ergebnisentwicklung in beiden Jahren beeinflussten, sind in der nachfolgenden Tabelle im Einzelnen dargestellt.

Sonderfaktoren im EBIT

	2009	2008
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars		
Neueinschätzung von Restwerten	-	(465)
Anpassung eines Pensionsplans	-	84
Daimler Trucks		
Neuausrichtung Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	(245)	-
Neuausrichtung Daimler Trucks North America	(95)	(233)
Anpassung eines Pensionsplans	-	29
Daimler Financial Services		
Veräußerung nicht-fahrzeugbezogener Vermögenswerte	(100)	-
Überleitung		
Veräußerung von Immobilien (Potsdamer Platz)	-	449
Erträge im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen	-	130
Equity-Ergebnis Chrysler	-	(1.390)
Sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit Chrysler	(294)	(1.838)
Neues Managementmodell	-	(247)

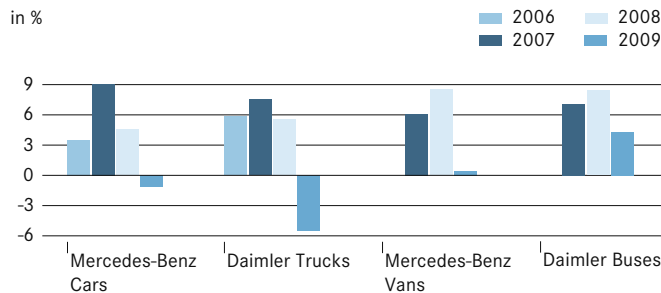
Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** beendete das Geschäftsjahr 2009 mit einem EBIT von -500 Mio. €. Im Vorjahr hatte Mercedes-Benz Cars noch ein EBIT von 2.117 Mio. € verzeichnet. Die Umsatzrendite belief sich im Jahr 2009 auf -1,2% (i. V. 4,4%).

Der starke Ergebnisrückgang ist vor allem auf die spürbare Abkühlung der Pkw-Nachfrage und den dadurch bedingten rückläufigen Fahrzeugabsatz zurückzuführen. Diese Entwicklung konnten wir durch die erfolgreiche Markteinführung der neuen E-Klasse nur teilweise kompensieren. Ergebnisbelastungen resultierten zudem aus dem anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck auf den Automobilmärkten, einem ungünstigeren Modell-Mix und den Aufwendungen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Im Zusammenhang mit Restwertgarantien, die wir zur Unterstützung unserer Händler übernommen haben, ergaben sich Aufwendungen von 79 Mio. €. Darüber hinaus hat der Konzern im November 2009 die Zusammenarbeit mit der McLaren Group Ltd. geändert; in diesem Zusammenhang ergab sich ein Aufwand von 87 Mio. € (siehe auch Anmerkung 24 des Konzernanhangs). Gegenläufig wirkten die frühzeitig eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung und die Neueinschätzung produktbezogener Rückstellungen. Zu den Kostensenkungen zählen die Anpassung der Personalkosten und die Intensivierung des laufenden Optimierungs- und Effizienzsteigerungsprogramms. Das Vorjahresergebnis war durch Aufwendungen infolge der Neueinschätzung der Restwerte von Leasingfahrzeugen mit 465 Mio. € beeinflusst. Dem stand ein Ertrag von 84 Mio. € im Zusammenhang mit der Anpassung eines Pensionsplans gegenüber.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** lag im Geschäftsjahr 2009 mit einem EBIT von -1.001 (i. V. 1.607) Mio. € und einer Umsatzrendite von -5,5% (i. V. 5,6%) deutlich unter dem sehr hohen Ergebnisniveau des Vorjahres.

Der geringere Nutzfahrzeugabsatz aufgrund eines weltweit großen Nachfragerückgangs nach Transportleistungen trug maßgeblich zur Ergebnisentwicklung im Jahr 2009 bei. Zusätzlich entstanden Aufwendungen von 245 Mio. € infolge des im Mai 2009 verabschiedeten Plans zur umfassenden Neuausrichtung des operativen Geschäfts der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation. Die im vergangenen Jahr eingeleiteten Maßnahmen zur Neuausrichtung von Daimler Trucks North America belasteten das Jahresergebnis noch mit 95 (i. V. 233) Mio. €. Positive Ergebniseffekte ergaben sich im Jahr 2009 durch die Anpassungen der Personalkosten sowie durch weitere Optimierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen.

Umsatzrendite (Return on Sales)



Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** lag mit einem EBIT von 26 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresergebnis (818 Mio. €); die Umsatzrendite betrug 0,4% gegenüber 8,6% im Vorjahr.

Mercedes-Benz Vans konnte sich der allgemeinen Marktentwicklung ebenfalls nicht entziehen und verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang bei den Fahrzeugauslieferungen. Die daraus resultierenden Ergebnisrückgänge konnten auch durch Gegensteuerungsmaßnahmen nicht ausgeglichen werden.

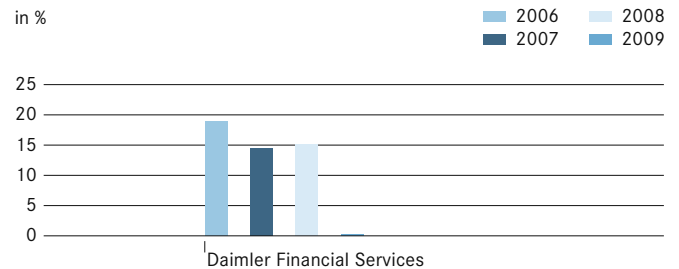
Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** erzielte ein EBIT von 183 (i. V. 406) Mio. € und erreichte damit trotz der weltweiten Wirtschaftskrise eine Umsatzrendite von 4,3% (i. V. 8,4%).

Das geringere Ergebnis resultierte vor allem aus dem weltweiten Nachfragerückgang, der durch die allgemeine Marktentwicklung bedingt war. Insbesondere in den Märkten Lateinamerikas zeigte sich gegenüber dem hohen Vorjahresniveau eine deutliche Abschwächung der Nachfrage. Der Absatz in Nordamerika konnte gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. In Westeuropa entwickelte sich das Stadtbusgeschäft weiterhin stabil, während sich die Nachfrage nach Reisebussen abschwächte. Weitere Belastungen ergaben sich durch Wechselkurseffekte und höhere Entwicklungsaufwendungen. Die negativen Ergebniseffekte konnten wir durch Effizienzmaßnahmen zum Teil kompensieren.

Daimler Financial Services erwirtschaftete im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Ergebnis von 9 (i. V. 677) Mio. €. Die erwirtschaftete Eigenkapitalrendite lag bei 0,2% (i. V. 15,1%).

Zu dieser Ergebnisentwicklung trugen überwiegend gestiegene Aufwendungen infolge höherer Kreditrisiken bei. Das Ergebnis des Berichtsjahres beinhaltet auch Aufwendungen von 100 Mio. € aus dem Verkauf und der Bewertung zur Veräußerung vorgesehener nicht fahrzeugbezogener Vermögenswerte, die Gegenstand von Leasingvereinbarungen waren bzw. sind. Kostensenkungen durch Effizienzsteigerungsmaßnahmen haben die Ergebnisentwicklung positiv beeinflusst.

Eigenkapitalrendite (Return on Equity)



Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns enthält insbesondere Chrysler-bezogene Ergebniseffekte, das anteilige Ergebnis der at-equity bewerteten Beteiligung an EADS sowie sonstige von der Konzernzentrale verantwortete Sachverhalte.

Aus den im zweiten Quartal 2009 getroffenen Vereinbarungen zwischen Daimler, **Chrysler**, Cerberus und der Pension Benefit Guaranty Corporation, im Rahmen derer der Konzern auch seinen verbliebenen 19,9%-Restanteil an Chrysler abgab, entstanden Aufwendungen von insgesamt 379 Mio. € (vgl. auch Anmerkung 2 des Konzernanhangs). Aus der rechtlichen Übertragung der internationalen Chrysler-Vertriebsaktivitäten an die Chrysler LLC und aus der Bewertung von Chrysler-bezogenen Vermögenswerten ergaben sich dagegen Erträge von insgesamt 85 Mio. €. Im Vorjahr belasteten noch das Equity-Ergebnis von Chrysler (1.390 Mio. €) sowie Wertberichtigungen von Darlehen und sonstigen Chrysler-bezogenen Vermögenswerten (1.838 Mio. €) das EBIT des Konzerns. Weiterhin erzielte der Konzern im Vorjahr einen Ertrag von 449 Mio. € durch die Veräußerung des Immobilienbesitzes am Potsdamer Platz.

Der Anteil von Daimler am Ergebnis der **EADS** betrug 88 (i. V. 177) Mio. €. Der geringere Ergebnisbeitrag ergab sich unter anderem aus negativen Währungseffekten. Im Vorjahr wirkte sich ein Ertrag von 130 Mio. € im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen positiv auf das Konzern-EBIT aus.

Darüber hinaus sind Aufwendungen von 192 (i. V. 433) Mio. € aus zentral verantworteten Sachverhalten sowie Erträge von 168 (i. V. 10) Mio. € durch die Eliminierung konzerninterner Transaktionen in dieser Überleitungsposition enthalten.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Die im Konzern eingesetzten finanziellen Steuerungsgrößen orientieren sich an den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber und stellen die Basis für eine wertorientierte Unternehmensführung dar.

Value Added. Zu Steuerungszwecken unterscheidet Daimler zwischen der Konzern- und der Geschäftsfeldebene. Der Value Added (Wertbeitrag) ist dabei ein Element des Steuerungssystems auf beiden Ebenen. Er ermittelt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten.

$$\text{Value Added} = \text{Ergebnisgröße} - \underbrace{\text{Net Assets} \times \text{Kapitalkostensatz}}_{\text{Kapitalkosten}}$$

Alternativ kann der Value Added der industriellen Geschäftsfelder auch über die zentralen Werttreiber Return on Sales (ROS; Verhältnis von EBIT zu Umsatz) und Net-Assets-Produktivität (Verhältnis von Umsatz zu Net Assets) bestimmt werden.

$$\text{Value Added} = \left[\text{Return on Sales} \times \text{Net-Assets-Produktivität} - \text{Kapitalkostensatz} \right] \times \text{Net Assets}$$

Die Kombination aus ROS und Net-Assets-Produktivität zielt in Verbindung mit einer auf Umsatzwachstum ausgerichteten Strategie auf eine positive Entwicklung des Value Added ab. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder insgesamt den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften bzw. übertreffen und damit Wert schaffen.

Ergebnisgröße. Als operative Ergebnisgröße der Geschäftsfelder wird das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis, Ertragsteuern und Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Die operative Ergebnisgröße auf Konzernebene ist der Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Geschäftsfelder auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Hierzu zählen das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsstellen.

Net Assets. Die Net Assets stellen die Bemessungsgrundlage für die Verzinsungsansprüche der Kapitalgeber dar. Die industriellen Geschäftsfelder sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden daher sämtliche Vermögenswerte sowie Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung von Daimler Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der industriellen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Daimler Financial Services noch Net Assets aus aufgegebenen Aktivitäten und Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsstellen, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals.

Kapitalkostensatz. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns und der industriellen Geschäftsfelder werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; mit umgekehrten Vorzeichen werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Der Eigenkapitalkostensatz wird entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell (CAPM) bestimmt, also durch den Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (z. B. Staatsanleihen) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko der Anlage in Aktien der Daimler AG. Der Fremdkapitalkostensatz ergibt sich aus dem Verzinsungsanspruch der Gläubiger unserer Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Kostensatz für Pensionsverpflichtungen wird auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. Die erwartete Rendite des Planvermögens der Pensionsfonds ergibt sich aus der erwarteten Rendite des zur Erfüllung der Pensionsverpflichtungen angelegten Planvermögens. Der Kapitalkostensatz des Konzerns ist der gewichtete Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche bzw. -erwartungen; im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 8% nach Steuern. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 12%, für Daimler Financial Services wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 13% verwendet.

Kapitalkostensatz

	2009	2008
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	8	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Daimler Financial Services, vor Steuern	13	13

Return on Sales. Als zentraler Werttreiber des Value Added hat der Return on Sales (ROS) eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder. Für Daimler Financial Services wird zur Beurteilung der Rentabilität nicht auf die Umsatzrendite, sondern, wie im Bankengeschäft üblich, auf die Eigenkapitalrendite (Return on Equity, ROE) abgestellt.

Der **Value Added des Konzerns** verringerte sich um 3,5 Mrd. € auf -4,6 Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von -6,6% (i. V. 4,4%). Der Value Added ging insbesondere als Folge der geringeren Ergebnisse der operativen Geschäftsfelder (-6,9 Mrd. €) zurück; in geringem Umfang trugen auch die gestiegenen durchschnittlichen Net Assets zum Rückgang bei. Gegenläufig wirkten die geringeren Belastungen im Zusammenhang mit Chrysler (+2,9 Mrd. €) sowie niedrigere Ertragsteuern (+0,5 Mrd. €).

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** lag mit einem Value Added von -1,9 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 0,9 Mrd. €. Gründe für den starken Rückgang waren vor allem die Ergebnisbelastungen infolge der Abkühlung der Pkw-Nachfrage sowie in einem geringeren Ausmaß die höheren durchschnittlichen Net Assets. Dabei konnte das geringere Working Capital den Anstieg des in den langfristigen Vermögenswerten gebundenen Kapitals nur teilweise ausgleichen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** verzeichnete einen Rückgang des Value Added um 2,7 Mrd. € auf -1,8 Mrd. €, der vor allem aus der Ergebnisentwicklung infolge des weltweiten Nachfragerückgangs nach Transportleistungen resultierte. Darüber hinaus haben Aufwendungen aus der Neuausrichtung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation das Ergebnis belastet.

Im Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** ging der Value Added von 0,6 Mrd. € in 2008 auf -0,2 Mrd. € zurück, insbesondere aufgrund des rückläufigen Ergebnisses, das aus den marktbedingt geringeren Fahrzeugauslieferungen resultierte. Die Net Assets verminderten sich dagegen hauptsächlich infolge gesunkener Vorratsbestände.

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** konnte trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds einen positiven Value Added erzielen. Durch den Nachfragerückgang und das damit verbundene geringere Ergebnis ging der Value Added jedoch um 0,2 Mrd. € zurück. Die durchschnittlichen Net Assets konnten reduziert werden.

Der Value Added des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** reduzierte sich um 0,7 Mrd. € auf -0,6 Mrd. €. Die Entwicklung war auf das geringere Ergebnis insbesondere infolge höherer Aufwendungen für Kreditrisiken zurückzuführen.

Value Added			
	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	(4.644)	(1.147)	.
Mercedes-Benz Cars	(1.865)	860	.
Daimler Trucks	(1.808)	847	.
Mercedes-Benz Vans	(181)	598	.
Daimler Buses	36	249	-86
Daimler Financial Services	(599)	95	.

Net Assets (Durchschnitt)

	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	11.373	10.475	+9
Daimler Trucks	6.720	6.340	+6
Mercedes-Benz Vans	1.728	1.836	-6
Daimler Buses	1.221	1.308	-7
Daimler Financial Services ¹	4.671	4.478	+4
Net Assets der Geschäftsfelder	25.713	24.437	+5
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	3.591	4.152	-14
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	2.944	1.941	+52
Sonstige Überleitung ³	(470)	936	.
Daimler-Konzern	31.778	31.466	+1

1 Eigenkapital

2 soweit nicht den Segmenten zugeordnet

3 Industriegeschäft

Überleitung zum Net Operating Profit (Loss)			
	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	(500)	2.117	.
Daimler Trucks	(1.001)	1.607	.
Mercedes-Benz Vans	26	818	-97
Daimler Buses	183	406	-55
Daimler Financial Services	9	677	-99
EBIT der Geschäftsfelder	(1.283)	5.625	.
Ertragsteuern ¹	(589)	(1.070)	+45
Sonstige Überleitung	(230)	(3.185)	+93
Net Operating Profit (Loss)	(2.102)	1.370	.

¹ Angepasst um Ertragsteuern auf das Zinsergebnis.

Aus der Konzernbilanz lassen sich die Net Assets zum Jahresende wie folgt ableiten:

Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende

	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränd. in %
Net Assets des Industriegeschäfts			
Immaterielle Vermögenswerte	6.690	6.040	+12
Sachanlagen	15.911	16.022	-1
Vermietete Gegenstände	8.651	7.185	+20
Vorräte	12.337	16.244	-24
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.073	6.793	-25
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	(10.655)	(11.448)	+7
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(5.422)	(6.268)	+13
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	(9.651)	(7.639)	-28
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern	1.586	3.191	-50
Eigenkapital Daimler Financial Services	4.670	4.632	+1
Net Assets (Nettovermögen)	29.191	34.752	-16

Gewinn- und Verlustrechnung

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränd. in %
Umsatzerlöse	78.924	98.469	-20
Umsatzkosten	(65.567)	(76.910)	-15
Bruttoergebnis vom Umsatz	13.357	21.559	-38
Vertriebskosten	(7.608)	(9.204)	-17
Allgemeine Verwaltungskosten	(3.287)	(4.124)	-20
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	(2.896)	(3.055)	-5
Sonstige betriebliche Erträge	693	1.234	-44
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(503)	(454)	+11
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen	72	(998)	.
Übriges Finanzergebnis	(1.341)	(2.228)	-40
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) ¹	(1.513)	2.730	.
Zinsergebnis	(785)	65	.
Ergebnis vor Ertragsteuern	(2.298)	2.795	.
Ertragsteuern	(346)	(1.091)	-68
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	(2.644)	1.704	.
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	-	(290)	.
Konzernergebnis	(2.644)	1.414	.
Auf Minderheitsanteile entfallendes Ergebnis	4	(66)	.
Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	(2.640)	1.348	.

¹ EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen (2009: 1.003 Mio. €; 2008: 429 Mio. €).

Der **Konzernumsatz** von Daimler verringerte sich im Jahr 2009 auf 78,9 (i. V. 98,5) Mrd. €.; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Rückgang um 21% zu verzeichnen. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können dem Abschnitt »Geschäftsentwicklung« des Lageberichts entnommen werden.

Die **Umsatzkosten** entwickelten sich entsprechend den Umsatzerlösen rückläufig und nahmen im Berichtsjahr um 15% auf 65,6 (i. V. 76,9) Mrd. € ab. Der Anteil des Bruttoergebnisses am Umsatz ging aufgrund des relativ stärkeren Rückgangs der Umsatzerlöse von 21,9% im Vorjahr auf 16,9% im Jahr 2009 zurück. Die von Daimler frühzeitig ergriffenen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Senkung der Kosten, zu denen auch die Anpassungen der Personalkosten zählen, trugen maßgeblich dazu bei, die Umsatzkosten an die starken Umsatzrückgänge anzupassen. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält Anmerkung 4 des Konzernanhangs.

Die **Vertriebskosten** gingen von 9,2 Mrd. € auf 7,6 Mrd. € im Jahr 2009 zurück. Der Rückgang war vor allem durch die Geschäftsentwicklung bedingt. Ferner wirkten sich die Maßnahmen zur Kostensenkung positiv aus. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen lag bei 9,6% (i. V. 9,3%).

Im abgelaufenen Geschäftsjahr sanken die **allgemeinen Verwaltungskosten** um 20% auf 3,3 (i. V. 4,1) Mrd. €. Der massive Rückgang ist vor allem auf das strikte Kostenmanagement zurückzuführen. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen betrug wie im Vorjahr 4,2%.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** beliefen sich im Berichtsjahr auf 2,9 (i. V. 3,1) Mrd. €; der Anteil an den Umsatzerlösen nahm auf 3,7% zu (i. V. 3,1%). Die rückläufigen Aufwendungen resultierten unter anderem aus geringeren Personal- und Materialaufwendungen infolge der Einsparmaßnahmen. Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns, die zusätzlich zu den in der Periode aufwandswirksam erfassten Bestandteilen auch die aktivierten Umsätze beinhalten, waren im Jahr 2009 um rund 0,2 Mrd. € geringer (2009: 4,2 Mrd. €; 2008: 4,4 Mrd. €). Informationen zu den Schwerpunkten der Forschungs- und Entwicklungsleistungen enthalten die Ausführungen im Abschnitt »Forschung und Entwicklung« des Lageberichts.

Der Rückgang der **sonstigen betrieblichen Erträge** auf 0,7 (i. V. 1,2) Mrd. € ist darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr ein Ertrag von 0,4 Mrd. € aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden am Potsdamer Platz realisiert wurde. Im Jahr 2009 wirkten sich in den sonstigen betrieblichen Erträgen erstattete Sozialversicherungsbeiträge mit 0,1 Mrd. € positiv aus, die durch die Bundesagentur für Arbeit im Rahmen der Kurzarbeit in den deutschen Produktionswerken entrichtet wurden.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen mit 0,5 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (i. V. 0,5 Mrd. €).

Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in Anmerkung 5 des Konzernanhangs enthalten.

Im Jahr 2009 belief sich das **Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen** auf 0,1 (i. V. -1,0) Mrd. €. Die Verbesserung resultierte hauptsächlich daher, dass im Jahr 2008 Chrysler das Equity-Ergebnis noch mit einem anteiligen Verlust von 1,4 Mrd. € belastet hatte. Der anteilige Ergebnisbeitrag von EADS verminderte sich im Berichtsjahr auf 0,1 Mrd. € (i. V. 0,2 Mrd. €).

Dividende je Aktie

in €



Das **übrige Finanzergebnis** entwickelte sich von -2,2 Mrd. € im Vorjahr auf -1,3 Mrd. € im Berichtsjahr. Die Verbesserung ist vor allem darauf zurückzuführen, dass das übrige Finanzergebnis des Vorjahres durch Wertberichtigungen von Darlehen und sonstigen Chrysler-bezogenen Vermögenswerten mit 1,7 Mrd. € belastet war. Gegenläufig verminderte sich das übrige Finanzergebnis im Jahr 2009 durch Aufwendungen infolge der geschlossenen Chrysler-Vereinbarungen um 0,3 Mrd. €. Aufgrund gesünder Zinssätze für die Diskontierung langfristiger Rückstellungen fielen zudem höhere Aufwendungen an.

Für 2009 weist der Konzern ein negatives **Zinsergebnis** von 0,8 Mrd. € (i. V. positives Zinsergebnis von 0,1 Mrd. €) aus. Der Rückgang stand insbesondere im Zusammenhang mit dem Vorhalten einer höheren Brutto-Liquidität bei gleichzeitig gestiegenen Finanzierungsverbindlichkeiten. Im Jahresverlauf 2009 ist das Niveau der Anlagezinsen deutlich gesunken, während die Refinanzierungskosten durch die in den ersten Monaten des Berichtsjahres vorherrschenden hohen Risikoaufschläge für Kapitalaufnahmen belastet waren. Darüber hinaus trugen geringere erwartete Erträge der Pensionsplanvermögen zum Rückgang des Zinsergebnisses bei.

Im Geschäftsjahr 2009 ist unter **Ertragsteuern** ein Steueraufwand von 0,3 Mrd. € (i. V. 1,1 Mrd. €) ausgewiesen. Dieser resultiert aus notwendigen Wertberichtigungen von aktiven latenten Steuern bei ausländischen Tochtergesellschaften und aus zusätzlichen Steueraufwendungen im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung bzw. der Einschätzung von Vorjahren. Die Steuerquote lag im Geschäftsjahr 2009 bei -15,1%. Im Vorjahr resultierte die im Vergleich zum erwarteten Steuersatz erhöhte Steuerquote von 39,0% daraus, dass Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochtergesellschaften gebildet wurden. Darüber hinaus enthielt das Vorsteuerergebnis des Vorjahres Verluste aus unserer damals bestehenden Beteiligung an Chrysler, die teilweise nicht zu einem entsprechenden Steuerertrag führten. Weitere Informationen zu den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag können der Anmerkung 8 des Konzernanhangs entnommen werden.

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten** und das **Konzernergebnis** beliefen sich im Berichtsjahr auf jeweils -2,6 (i. V. 1,7 und 1,4) Mrd. €. Der Rückgang spiegelt vor allem das auf -1,5 (i. V. 2,7) Mrd. € verminderte EBIT wider. Die entsprechenden Ergebnisse je Aktie lagen jeweils bei -2,63 € (i. V. 1,71 € und 1,41 €).

Dividende

Angesichts des Konzernergebnisses von -2,6 Mrd. € haben Vorstand und Aufsichtsrat entschieden, für das Jahr 2009 auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten. Ausschlaggebend dafür sind ausschließlich die Geschäftsentwicklung und die Ergebnissituation im abgelaufenen Jahr und nicht die Erwartungen bezüglich des Jahres 2010. In den kommenden Jahren wollen wir unsere Aktionäre wieder in angemessener Form am Unternehmensgewinn beteiligen.

Der Weg zur emissionsfreien Mobilität

Optimierung unserer Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren

Weitere Effizienzsteigerung durch Hybridisierung

Emissionsfreies Fahren mit Brennstoffzellen- und Batteriefahrzeugen

Energiequellen für die Mobilität der Zukunft

Saubere Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren

Energiequellen für emissionsfreies Fahren

Forschung und Entwicklung

Höchste Priorität für Forschung und Entwicklung. Forschung und Entwicklung spielen bei Daimler eine Schlüsselrolle. Der Tradition von Gottlieb Daimler und Carl Benz folgend verstehen wir uns seit jeher als Pioniere und Innovationstreiber in der Automobilindustrie. Deshalb haben wir unsere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Jahr 2009 trotz der insgesamt sehr schwierigen Marktbedingungen mit Nachdruck vorangetrieben. Unsere Forschung antizipiert Trends, Kundenwünsche und Anforderungen an die Mobilität der Zukunft, die von der Entwicklung konsequent in serienreife Produkte umgesetzt werden. Es ist unser Ziel, unseren Kunden faszinierende Produkte und maßgeschneiderte Lösungen für eine bedarfsgerechte, sichere und nachhaltige Mobilität anzubieten. Darauf richten wir unser Technologieportfolio und unsere Kernkompetenzen aus (vgl. S. 136 ff.).

18.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Forschungs- und Entwicklungsbereichen. Wesentliche Faktoren für den Markterfolg unserer Fahrzeuge sind das Know-how, die Kreativität und die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung. Zum Jahresende 2009 arbeiteten bei Daimler weltweit 18.800 (i. V. 18.900) Personen in Forschungs- und in Entwicklungsbereichen. Davon waren 11.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung tätig, 5.100 Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen, 800 dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.100 Daimler Buses. Rund 3.500 (i. V. 3.600) Forscher und Entwickler waren außerhalb Deutschlands beschäftigt.

Die wichtigsten Standorte unseres Forschungs- und Entwicklungnetzwerkes sind Sindelfingen, Untertürkheim und Ulm in Deutschland. Zu unseren Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen in Nordamerika und Asien zählen Palo Alto, Kalifornien sowie das Forschungszentrum für Informations- und Kommunikationstechnologie in Bangalore, Indien, und das Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan. Darüber hinaus arbeiten wir mit verschiedenen renommierten Forschungsinstituten weltweit zusammen und beteiligen uns an internationalen Austauschprogrammen für Nachwuchswissenschaftler.

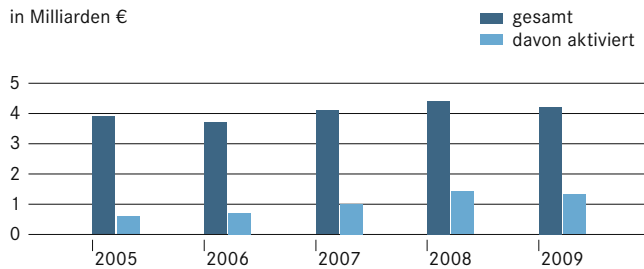
Zielgerichtete Einbindung der Zulieferindustrie. Um unsere anspruchsvollen Forschungs- und Entwicklungsziele zu erreichen, nehmen wir auch Leistungen aus der Zulieferindustrie in Anspruch. Gerade im Hinblick auf die in der Automobilindustrie anstehenden technologischen Herausforderungen und die Notwendigkeit, neue Technologien möglichst schnell zur Marktreife zu bringen, ist eine enge Verzahnung mit Zulieferfirmen unabdingbar. Im Rahmen der gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeit stellen wir sicher, dass die Kernkompetenzen für Technologien, die für die Zukunft des Automobils insgesamt und die Einzigartigkeit unserer Marken wichtig sind, im Unternehmen bleiben.

Mehr als 2.000 Patente angemeldet. Daimler hat im Jahr 2009 insgesamt 2.072 (i. V. 1.807) Patente neu angemeldet. Die Schwerpunkte lagen in den Bereichen Antriebe und Sicherheit. Mehr als 500 Patentanmeldungen waren dabei dem Themenbereich emissionsfreie Mobilität, insbesondere dem Elektroantrieb mit Batterie oder der Brennstoffzelle, zuzurechnen. Wir werden in den nächsten Jahren unsere Technologie- und Innovationsführerschaft über alle Produkte und Marken hinweg mithilfe von gewerblichen Schutzrechten weiter ausbauen.

Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf hohem Niveau. Die für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Fahrzeuge wichtigen Forschungs- und Entwicklungsprojekte haben wir im Jahr 2009 zielgerichtet fortgeführt, gleichzeitig haben wir die Effizienz und die Qualität unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit weiter verbessert. Wir wollen den in der Automobilbranche anstehenden technologischen Wandel auch künftig mit richtungweisenden Innovationen aktiv mitgestalten. Deshalb haben wir bei den Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit 4,2 (i. V. 4,4) Mrd. € ein hohes Niveau gehalten. In Übereinstimmung mit den Bilanzierungsregeln nach IFRS wurden Entwicklungskosten in Höhe von 1,3 (i. V. 1,4) Mrd. € aktiviert. Schwerpunkte unserer Arbeit waren, basierend auf unserer Initiative »Der Weg zur emissionsfreien Mobilität«, neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltfreundliche Antriebstechnologien. Dabei beschäftigten wir uns sowohl mit der Optimierung konventioneller Antriebstechnologien als auch mit der weiteren Effizienzsteigerung durch Hybridisierung sowie mit Elektroautos mit Brennstoffzelle und Batterie. Ein weiterer Schwerpunkt sind neue Sicherheitstechnologien: Im Rahmen unserer »Vision vom unfallfreien Fahren« verfolgen wir damit das Ziel, Unfälle weitestgehend zu vermeiden oder deren Folgen zumindest so gering wie möglich zu halten.

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

in Milliarden €



Die wichtigsten Projekte bei Mercedes-Benz Cars waren die Nachfolgemodelle für die A-/B-Klasse und die M-Klasse sowie neue Motorengenerationen und alternative Antriebssysteme. Insgesamt lagen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars bei 2,7 (i. V. 3,0) Mrd. €. Daimler Trucks hat 1,1 (i. V. 1,1) Mrd. € für Forschung und Entwicklung aufgebracht. Schwerpunkte waren hier alternative Antriebe, neue Motoren im mittelschweren und schweren Bereich sowie Nachfolgenerationen bestehender Produkte. Bei Mercedes-Benz Vans standen Aufwendungen für die Weiterentwicklung der Motoren im Hinblick auf künftige Abgasnormen im Vordergrund. Der Bereich Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung neuer Abgasnormen und auf alternative Antriebssysteme, wie zum Beispiel den Diesel Hybrid und die Brennstoffzelle, konzentriert.

2,1 Mrd. € für den Umweltschutz. Wir verfolgen das Ziel, die Ressourcen zu schonen und alle relevanten Emissionen zu reduzieren. Von der Fahrzeugentwicklung über die Produktion bis hin zu Recycling und umweltschonender Entsorgung haben wir daher die Auswirkungen aller Prozesse im Blick. Im Jahr 2009 lagen unsere Aufwendungen für den Umweltschutz bei 2,1 (i. V. 2,3) Mrd. €.

Umfangreiche Maßnahmen zum Umweltschutz in der Produktion. Mithilfe umweltfreundlicher Produktionsverfahren ist es uns gelungen, die CO₂-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösemittlemissionen, Lärmbelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich zu verringern. Bei einem vergleichbaren Produktionsvolumen sank der Energieverbrauch im Zeitraum von 2005 bis 2008 um 2,9% auf 10,4 Mio. Megawattstunden. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum aufgrund des leicht gesunkenen Stromanteils um 3,3% auf insgesamt 3,6 Mio. Tonnen zurück. Deutlich größer als in den zurückliegenden Jahren waren die Einsparungen im Jahr 2009: 17,2% beim Energieverbrauch und 15,9% bei den CO₂-Emissionen. Dies ist einerseits auf das niedrigere Produktionsvolumen und andererseits auf unsere kontinuierlichen Anstrengungen zur Reduzierung des Energieverbrauchs zurückzuführen. Durch ressourcenschonende Techniken, wie zum Beispiel Kreislaufsysteme, konnte der Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2005 und 2008 um 2,3% gesenkt werden. Im Berichtsjahr kam es hier zu einem weiteren Rückgang um 22,4%.

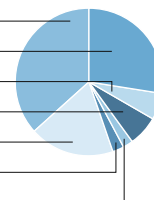
In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten sind besser als beseitigen. Innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung ermöglichen es uns, die Abfallmenge stetig zu reduzieren. Insgesamt verringerte sich die gesamte produktionsbedingte Abfallmenge zwischen 2005 und 2008 um 4,0% auf 1,1 Mio. Tonnen. Im Jahr 2009 war – einhergehend mit den verringerten Produktionsumfängen – ein Rückgang um 30% auf 0,8 Mio. Tonnen zu verzeichnen. Die genannten Angaben für das Jahr 2009 beziehen sich auf eine Hochrechnung der Umweltdaten für das Jahr 2009; die genauen Größen werden wir mit dem neuen Nachhaltigkeitsbericht im April 2010 veröffentlichen. Um unsere Aktivitäten im Umweltschutz zielgerichtet voranzutreiben, setzen wir auf umfassende Umweltmanagementsysteme: Mehr als 98% unserer Beschäftigten weltweit arbeiten heute in Werken, deren Umweltmanagementsysteme nach den Umweltnormen ISO 14001 beziehungsweise EMAS zertifiziert sind.

CO₂-Ausstoß bei Pkw deutlich auf 160 g/km verringert. Im Berichtsjahr ging der CO₂-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw um 7% auf 160 g/km zurück. Damit haben wir deutlich größere Fortschritte als unsere Wettbewerber gemacht. Hierzu haben insbesondere auch unsere neuen sparsamen Motoren und die »BlueEFFICIENCY«-Modelle beigetragen. Die Ersten dieser verbrauchsoptimierten Fahrzeuge, mit denen wir im Vergleich zu den Standardmodellen zusätzliche Verbrauchseinsparungen von bis zu 12% erzielen, haben wir im Jahr 2008 eingeführt. Zum Ende des Jahres 2009 waren 58 »BlueEFFICIENCY«-Modelle am Markt verfügbar, bis Ende 2010 sollen es 76 sein. Mittlerweile haben fast ein Drittel der von uns in Europa verkauften Pkw einen CO₂-Ausstoß von weniger als 140 g/km. Mit innovativen Technologien zur emissionsfreien Mobilität werden wir die Verbrauchs- und CO₂-Werte künftig noch stärker reduzieren. Unser Ziel ist es, die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union bis zum Jahr 2012 auf unter 140 g/km zu senken. Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert: um mehr als 70% seit 1995 und die Rußpartikel sogar um mehr als 95%. Mit der BLUETEC-Technologie sind wir bei Dieselfahrzeugen weltweit führend. Die damit ausgestatteten Pkw erfüllen die strengsten Abgasnormen und sind die saubersten Diesel-Pkw der Welt.

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

Daimler-Konzern 256.407

Mercedes-Benz Cars	93.572
Daimler Trucks	70.699
Mercedes-Benz Vans	15.226
Daimler Buses	17.188
Vertrieb Fahrzeuge	47.625
Daimler Financial Services	6.800
Sonstige	5.297



Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge. Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den CO₂-Ausstoß und die Schadstoffemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. Seit der Markteinführung im Jahr 2005 hat Mercedes-Benz mehr als 260.000 BlueTec-Lkw verkauft. Die BLUETEC-Technologie erhöht die Effizienz und reduziert den Schadstoffausstoß unserer Lkw nochmals deutlich: Der Verbrauch sinkt um 2 bis 5%, das sind bis zu 2.000 Liter weniger Dieselmotorkraftstoff pro Lkw und Jahr. Der Mercedes-Benz Actros 1844 LS hält mit einem Verbrauch von 19,44 l Diesel/ 100 km den Rekord als weltweit verbrauchsgünstigster Serien-Lkw. Im Nutzfahrzeugbereich werden Erdgas- und Hybridantriebstechnologien favorisiert – dabei übernimmt die Hybridtechnik allerdings eine Schlüssel-funktion. Sie kann den Dieserverbrauch um bis zu 15% reduzieren. Daimler ist der weltweit führende Hersteller von Nutzfahr-zeugen mit Hybridantrieb: Bis Dezember 2009 haben wir über 2.600 Orion-Hybridbusse, nahezu 540 Freightliner Lkw und Vans mit Hybridantrieb sowie mehr als 800 Lkw und Busse von Fuso mit Hybridtechnik an Kunden ausgeliefert. Insgesamt sind damit mehr als 4.000 Nutzfahrzeuge von Daimler mit Hybrid-antrieb weltweit unterwegs.

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	4.181	4.442	-6
davon aktiviert	1.285	1.387	-7
Mercedes-Benz Cars	2.696	2.994	-10
davon aktiviert	913	1.060	-14
Daimler Trucks	1.116	1.056	+6
davon aktiviert	368	326	+13
Mercedes-Benz Vans	193	228	-15
davon aktiviert	0	0	.
Daimler Buses	212	178	+19
davon aktiviert	5	1	+400

Beschäftigung

Weltweit 256.407 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Jahr 2009 haben wir unsere Personalkapazitäten an die deutlich zurückgegangene Nachfrage angepasst. Im Vergleich zum Jahres-endstand 2008 hat sich dadurch die Zahl der Beschäftigten am 31. Dezember 2009 auf weltweit 256.407 (i. V. 273.216) Mitarbei-terinnen und Mitarbeiter verringert. Davon waren 162.565 (i. V. 167.753) in Deutschland, 17.697 (i. V. 22.476) in den USA, 14.152 (i. V. 15.490) in Japan und 13.088 (i. V. 14.107) in Brasilien tätig. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 9.151 (i. V. 9.603). In der Daimler AG waren zum 31.12.2009 147.052 (i. V. 152.097) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

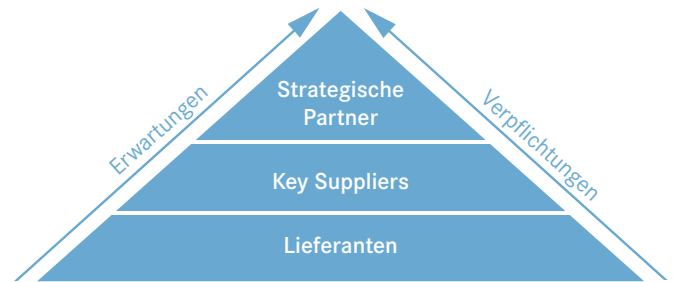
Vom Personalabbau am stärksten betroffen war das Geschäfts-feld Daimler Trucks; vom Rückgang um 8.716 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entfielen allein 5.315 auf Trucks NAFTA. Auch die anderen Geschäftsfelder verzeichneten rückläufige Personal-zahlen: Bei Mercedes-Benz Cars ging der Beschäftigtenstand um 4% zurück, bei Mercedes-Benz Vans um 9% und bei Daimler Buses um 5%. In der Vertriebsorganisation und im Geschäftsfeld Daimler Financial Services verringerte sich die Belegschaft um 3% bzw. 4%.

Im Jahr 2009 gingen die Personal- und Sozialaufwendungen auf-grund der Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten von 15,1 auf 14,1 Mrd. € zurück.

Belegschaft erbringt Beitrag zur Arbeitskostenreduzierung.

Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingun-gen haben Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat ein seit 1. Mai 2009 wirksames Maßnahmenpaket vereinbart, das die Arbeitskosten senkt und gleichzeitig die Beschäftigung sichert. Es gilt für die Tarifbeschäftigten der Daimler AG. Bei Tochterge-sellschaften im In- und Ausland wurden ebenfalls Programme zur Senkung der Personalkosten umgesetzt. Schwerpunkt der Maß-nahmen bei der Daimler AG ist eine um 8,75% kürzere Arbeitszeit ohne Entgeltausgleich für die Beschäftigten, die nicht in Kurzar-beit sind. Kurzarbeit musste im Laufe des Jahres 2009 für alle Pkw-, Lkw- und Transporterwerke in Deutschland angemeldet werden, um auf die rückläufige Fahrzeugnachfrage zu reagieren. Zum Jah-resende 2009 waren in der Daimler AG 27.498 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Kurzarbeit, 86.992 Personen waren von der Arbeitszeitverkürzung betroffen. Aufgrund der zunehmenden Nachfrage haben wir die Kurzarbeit im Pkw-Bereich zurückgefahr-en; in unserem größten Pkw-Montagewerk Sindelfingen konnte die Kurzarbeit Anfang Januar 2010 sogar aufgehoben werden.

Daimler Supplier Network



Als weitere Maßnahme zur Kostensenkung haben wir vereinbart, die Tarifierhöhung von Mai auf Oktober 2009 zu verschieben. Auch die Leitenden Führungskräfte verzichteten auf die Gehaltserhöhung 2009 sowie – abhängig von ihrer Führungsebene – auf 5 bis 10% ihres monatlichen Grundgehalts, bei den Mitgliedern des Vorstands sind es 15%. Darüber hinaus haben sich die variablen Bezüge bei den Leitenden Führungskräften und beim Vorstand deutlich verringert. Das Maßnahmenpaket läuft voraussichtlich bis 30. Juni 2010.

Ergebnisbeteiligung. Für das Jahr 2008 hatten wir eine Ergebnisbeteiligung in Höhe von 1.900 € für jeden Tarifbeschäftigten der Daimler AG festgelegt. Als Beitrag der Belegschaft, die Konzernliquidität zu schonen, wurde mit dem Gesamtbetriebsrat vereinbart, den Betrag nicht – wie ursprünglich geplant – im April 2009 auszubehalten. Stattdessen haben wir geprüft, ob alternativ das Modell einer Mitarbeiterkapitalbeteiligung infrage kommt. Diese Variante hat sich jedoch vor allem aus steuerlichen Gründen für die Belegschaft als nicht attraktiv erwiesen. Wir haben daher die Ergebnisbeteiligung für das Jahr 2008 einschließlich einer Gewinnbeteiligung Ende Dezember 2009 ausbezahlt. Als Anerkennung des Vorstands gegenüber der Belegschaft für ihren Einsatz in schwierigem Umfeld erhalten die Tarifbeschäftigten der Daimler AG im Jahr 2010 eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 500 €.

Altersdurchschnitt. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2009 weltweit bei 41,4 (i. V. 41,1) Jahren. Durch die demografische Entwicklung wird er sich in den nächsten zehn Jahren auf voraussichtlich 47 Jahre erhöhen. Die Herausforderungen, die sich aus dieser Entwicklung ergeben, werden in unserer Personalstrategie unter verschiedenen Aspekten berücksichtigt. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Kapitel »Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter« auf S. 140 dieses Geschäftsberichts.

Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit und Anteil von Frauen in Führungsfunktionen gestiegen. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Daimler hat sich im Berichtsjahr von 15,0 auf 15,4 Jahre leicht erhöht. In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2009 im Durchschnitt seit 18,1 (i. V. 17,7) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 18,4 (i. V. 17,9) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 11,0 (i. V. 10,8) Jahren. Der Anteil der Frauen an der Gesamtbelegschaft betrug in der Daimler AG zum Ende des Berichtsjahres 13,1% (i. V. 12,9%). In den Führungsfunktionen der Ebenen 1 bis 4 stieg der Anteil der Frauen gegenüber dem Vorjahr von 10,4% auf 10,9%.

Einkauf

Vielfältige Herausforderungen im weltweiten Einkauf. Die Einkaufsorganisation der Daimler AG setzt sich aus den drei Einkaufsbereichen Procurement Mercedes-Benz Cars and Vans, Procurement Daimler Trucks and Buses sowie Einkauf Nichtproduktionsmaterial – International Procurement Services zusammen und ist an über 50 Standorten weltweit vertreten.

Wie bereits im Vorjahr standen auch im Jahr 2009 die Einkaufsaktivitäten im Zeichen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten arbeiten wir mit Nachdruck daran, durch eine Standardisierung von Teilen und Komponenten sowie durch optimierte Beschaffungsprozesse signifikante und nachhaltige Einsparungen bei den Materialkosten zu realisieren. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zum Ergebnis. Für alle Aktivitäten im Einkauf gilt der Grundsatz, dass wir ein partnerschaftliches und konstruktives Verhältnis zu unseren Lieferanten pflegen.

Risikomanagement hat sich in der Krise bewährt. Im Jahr 2009 hat sich die Ertragslage vieler Zulieferbetriebe in der Automobilindustrie deutlich verschlechtert. Wir verfolgen daher im Rahmen unseres Risikomanagements sehr genau, wie sich unserer Lieferanten entwickeln – zunehmend auch unter finanzwirtschaftlichen Aspekten. Mit den Zulieferern wurde vereinbart, Daimler in Abhängigkeit von der internen Einstufung in festgelegten Abständen wichtige Leistungskennziffern zu berichten. Gleichzeitig steht der Einkauf für einen kritischen Dialog zur Verfügung und entsendet bei Bedarf qualifizierte Fachkräfte, die den Lieferanten vor Ort unterstützen. Dennoch mussten im Jahr 2009 einige unserer Lieferanten Insolvenz anmelden. Größere Produktionsausfälle konnten dabei jedoch verhindert werden. Aufgrund der großen Bedeutung der Zulieferer für unsere Produktionsprozesse hat Daimler ein regelmäßig tagendes Supplier Risk Board eingerichtet. Dieses bereichsübergreifend zusammengesetzte Gremium ist zum einen in Vergabeentscheidungen eingebunden und beschäftigt sich zum anderen mit möglichen Alternativstrategien wie z. B. einer zusätzlichen Lagerhaltung in Abstimmung mit den betroffenen Produktionswerken. Bei Bedarf werden auch Maßnahmen entwickelt, mit denen wir kurzfristig auf drohende Lieferanteninsolvenzen reagieren können.

Vorübergehende Entspannung bei Rohstoffpreisen. Nach den historischen Höchstständen im Vorjahr sind die Preise vieler Rohstoffe im Jahr 2009 zunächst signifikant zurückgegangen. Sofern der Tiefpunkt der Wirtschaftskrise nun durchschritten ist, erwarten wir mit der prognostizierten Belebung der Weltwirtschaft, dass die Preise wieder steigen und die Schwankungen in der Preisentwicklung zunehmen. Unter anderem ist dieser Trend bei den Preisen für Stahl, Edelmetalle und Öl bereits erkennbar. Daimler sichert sich partiell gegen die Schwankungen der Rohstoffpreise durch eine Reihe von Maßnahmen ab, zu denen Langzeitverträge und Sicherungsgeschäfte gehören.

Neues Lieferantenkooperationsmodell. Wir arbeiten mit unseren Zulieferern auf einer leistungsorientierten und gleichzeitig partnerschaftlichen Basis zusammen. Den Rahmen für diese Zusammenarbeit gibt das Daimler Supplier Network vor – ein Lieferantenkooperationsmodell, das wir im Jahr 2009 neu eingeführt haben. Damit setzen wir auf verlässliche Geschäftsbeziehungen und klar definierte Leistungskriterien. Wie in der Grafik auf Seite 85 dargestellt, teilen wir die Lieferanten mit dem Daimler Supplier Network entsprechend ihrer Bedeutung für das Unternehmen in drei Gruppen ein. Für jedes Segment gelten unterschiedliche Erwartungen und Verpflichtungen, die für beide Seiten verbindlich sind. Mit dem Aufstieg eines Lieferanten in der Segmentierung steigen die gegenseitigen Erwartungen und Verpflichtungen. Die Einstufung der Zulieferer in das jeweilige Segment überprüfen wir anhand des Einkaufsvolumens, der Innovationsfähigkeit der Lieferanten und der Leistung, die in der External Balanced Scorecard dokumentiert ist.

Nachhaltiges Wirtschaften bei Lieferanten. Es ist unser Ziel, nachhaltiges Wirtschaften über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg sicherzustellen. Um dies zu erreichen, sind wir auf Partner angewiesen, die unsere Sichtweise einer nachhaltigen Zusammenarbeit teilen. Die Erwartungen hinsichtlich ökologischer und gesellschaftlicher Aspekte sind in der Richtlinie zur Nachhaltigkeit für Lieferanten formuliert. Mithilfe verschiedener Instrumente überwachen wir, inwieweit diese Erwartungen erfüllt werden. Dabei ist der Einkauf eng in die konzernweiten Aktivitäten zum Thema Nachhaltigkeit eingebunden.

Informationstechnologie

Effiziente IT-Prozesse und sichere IT-Systeme. In einem rasanten technologischen Wandel spielt die Informationstechnologie (IT) eine Schlüsselrolle im Unternehmen. Die IT bildet nahezu alle Geschäftsprozesse in der digitalen Welt ab. Sichere und effiziente IT-Systeme leisten einen wesentlichen Beitrag zum Unternehmenserfolg. Mit rund 4.600 Mitarbeitern an über 500 Standorten ist es Aufgabe der IT, die Leistungsfähigkeit der Geschäftsfelder mit innovativer Informationstechnologie zu verbessern – von der Produktentwicklung über die Fahrzeugproduktion bis hin zu Abläufen im Vertrieb und Finanzwesen. Hierzu betreiben wir über 5.000 Applikationen und stellen sicher, dass diese jederzeit funktionsfähig sind. Parallel dazu wird die Systemlandschaft von uns laufend optimiert und weiterentwickelt; so konnten wir im Jahr 2009 unter anderem die Kosten pro Server im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 30% senken.

Die IT-Organisation von Daimler versorgt weltweit über 173.000 Nutzer. Eine durchgängige Netzwerk-Infrastruktur ist deshalb das Rückgrat für reibungslose Kommunikationsverbindungen innerhalb des Unternehmens sowie mit externen Geschäftspartnern. Angesichts stetig zunehmender Risiken für die Sicherheit der Informationen sowie wachsender rechtlicher Anforderungen haben wir konzernweit Informationssicherheitsbeauftragte im Einsatz, die regelmäßig geschult und zentral über Zielvereinbarungen gesteuert werden.

Maßgeschneiderte IT-Lösungen für das operative Geschäft. Für unsere operativ tätigen Geschäftseinheiten hat die IT-Organisation im Berichtsjahr ein breites Spektrum an maßgeschneider-ten Systemlösungen entwickelt und eingeführt.

So haben wir für die Produktion der C-Klasse in China die IT-Systemlandschaft vollständig erneuert und eng in die Daimler-Systemlandschaft integriert. Dabei wurden analog zu anderen Auslandsstandorten Standardprozesse und Standardsysteme eingesetzt. Dadurch konnten die Kosten für die Neugestaltung signifikant verringert werden.

Für die Transporterfertigung in China haben wir mit einem internationalen Team eine Daimler Systemlandschaft implementiert. Standardisierte IT-Tools und Prozesse garantieren Mercedes-Benz Qualität auch für die Fertigung in Wachstumsmärkten wie China.

Das Projekt car2go zeigt, wie das Fahrzeugkonzept smart mithilfe leistungsfähiger IT zu einem neuen Angebot urbaner Mobilität weiterentwickelt werden kann. Die Daimler IT war der Umsetzungspartner des Konzepts. Unter anderem haben wir die Systeme »car2go Back Office« und »car2go community portal« speziell für dieses Projekt entwickelt.

Im Bereich Datenschutz verfolgen wir im Rahmen des Innovationsprojektes »Enterprise Rights Management for Engineering« das Ziel, den Ingenieuren system-, orts- und zeitunabhängigen Zugriff auf Entwicklungsdaten zu gewähren und die im Wettbewerb wichtige, nahtlose Zusammenarbeit vor Zugriffen Dritter zu schützen.

Innovative IT-Systeme für den Vertrieb. Als erstes Finanzdienstleistungsunternehmen im Automobilsektor hat Mercedes-Benz Financial mithilfe der IT eine »Apple iPhone App« für die personalisierte Vertragsverwaltung entwickelt. Unsere Kunden können dadurch einfach und bequem Zahlungen tätigen, den nächstgelegenen Mercedes-Benz Vertragspartner finden oder auf einfache Weise den Kundenservice kontaktieren.

Mit dem neuen Dealer Management System »Autoline« will Daimler die Effizienz der Vertriebsorganisation und die Kundenzufriedenheit erhöhen. Nach erfolgreichem Start soll Autoline in den nächsten Jahren in allen deutschen Niederlassungen eingeführt werden.

Zentrale IT-Lösung unterstützt Zollprozesse. Für die Zollabwicklung im Konzern haben wir eine zentrale IT-Plattform implementiert. Damit werden die Exportvorgänge aus der Europäischen Union in Drittländer analog der geltenden zollrechtlichen Rahmenbedingungen IT gestützt abgewickelt. Die zentrale Plattform sorgt bei den Zollprozessen für höchste Effizienz und stellt zudem sicher, dass die Zoll-Optimierungsmöglichkeiten beim Im- und Export von Fahrzeugen möglichst weitgehend ausgeschöpft werden können.

GreenIT-Initiative gestartet. GreenIT will einen wesentlichen Beitrag zur Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit des Unternehmens leisten. Im Jahr 2009 haben wir im Rahmen dieser Initiative die Infrastruktur der Rechenzentren und die Kommunikationstechnik (LAN, WAN, Telefonie) optimiert. Dabei setzen wir auf energiesparende Rechner und Speichersysteme in unseren Rechenzentren sowie energieeffiziente PCs, Bildschirme und Drucker in den Büros. GreenIT-Kennzahlen werden in die Balanced Scorecard aufgenommen, damit der Ressourcen schonende Einsatz von IT als kontinuierlicher Verbesserungsprozess verstanden wird.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement bei Daimler umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management des Pensionsvermögens sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen, Commodities) und von Kreditausfall- und Länderfinanzrisiken. Das weltweite Finanzmanagement wird von der Treasury-Organisation im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Konzerngesellschaften einheitlich ausgeführt. Grundsätzlich operiert es in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien, Limits und Benchmarks; organisatorisch ist es getrennt von den Funktionen Abwicklung, Finanzcontrolling, Berichterstattung und Rechnungslegung.

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur des Konzerns und seiner Tochtergesellschaften. Die Kapitalausstattung von Financial-Services-, Produktions-, Vertriebs- oder Finanzierungsgesellschaften wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen. Zudem berücksichtigen wir, dass die vielfältigen Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstigen Kapital- sowie Devisentransferbeschränkungen eingehalten werden.

Das **Liquiditätsmanagement** stellt sicher, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfassen wir die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (z.B. Bankkredite, Commercial Paper, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legen wir risiko- und renditeoptimal im Geld- oder Kapitalmarkt an. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt Daimler über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie zwei vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinien.

Im **Cash-Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Das konzerninterne Saldieren (Netting) dieser Bedarfe und Überschüsse reduziert die Anzahl externer Bankgeschäfte auf ein Mindestmaß. Das Netting erfolgt durch Cash-Concentration oder Cash-Pooling-Verfahren. Daimler hat zur Steuerung seiner Bankkonten und der internen Verrechnungskonten sowie zur Durchführung automatisierter Zahlungsvorgänge standardisierte Prozesse und Systeme etabliert.

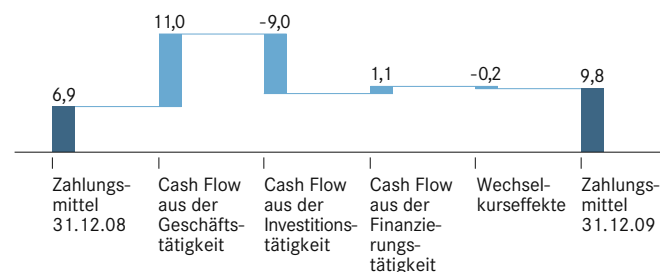
Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt; auf dieser Basis treffen wir dann Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen, Commodities und das Asset-/Liability-Management (Zinsen).

Das **Management des Pensionsvermögens** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Das Vermögen ist in Pensionsfonds ausgelagert und steht damit für allgemeine Unternehmenszwecke nicht zur Verfügung. Die Fondsvermögen werden ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverbindlichkeiten mithilfe eines Prozesses zur Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen verteilt, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, Alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage messen wir mit festgelegten Referenz-Indizes. Das Management von Risiken des Pensionsvermögens wird weltweit zentral durch »Global Pension Committee« koordiniert. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält Anmerkung 21 des Konzernanhangs.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von Daimler gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden aus dem Lieferungs- und Leistungsgeschäft. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren ergibt sich vor allem aus der Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limitsystem, das sich an der Bonität des Finanzinstituts bzw. des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft resultiert aus eingeräumten Zahlungszielen und

Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)

in Milliarden €



beinhaltet das Ausfallrisiko von Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, wie beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Financial-Services-Geschäft steuert Daimler Financial Services auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie für das Identifizieren, Messen und Steuern von Risiken gesetzt. Wesentliche Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Analysemethoden und Bewertungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und -überwachung.

Das **Management von Länderrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Daimler verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Eigenkapitalmaßnahmen in Risikoländern werden durch Investitionsschutzversicherungen, wie beispielsweise Investitionsgarantien der Bundesrepublik Deutschland, gegen politische Risiken abgesichert; grenzüberschreitende Forderungen gegenüber Kunden sichern wir teilweise durch Exportkreditversicherungen, erstklassige Bankgarantien und Akkreditive. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Financial-Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält Anmerkung 30 des Konzernanhangs.

Cash Flow

Die Darstellung der Kapitalflussrechnung wurde aufgrund einer Änderung der Rechnungslegungsvorschriften (IFRS) gegenüber den Vorjahren dahingehend geändert, dass sämtliche Zahlungsströme im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet wurden. Die Werte der Vergleichsperioden wurden entsprechend angepasst (vgl. auch Anmerkung 1 des Konzernanhangs).

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** erhöhte sich im Berichtszeitraum deutlich auf 11,0 (i. V. -0,8) Mrd. €. Die negativen Einflüsse aus dem geringeren Konzernergebnis wurden insbesondere durch die Entwicklung der Vorräte kompensiert. Durch das aktive und konsequente Bestandsmanagement konnten die Vorratsbestände abgebaut werden, während im Vorjahr die Vorräte gestiegen waren. Weiterhin war die Entwicklung durch das geringere Neugeschäft bei der Leasing- und Absatzfinanzierung und den Verkauf von Teilen des nicht-fahrzeugbezogenen Portfolios im Finanzdienstleistungsgeschäft bedingt. Darüber hinaus erhöhte sich der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit infolge des Rückgangs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie geringerer Steuerzahlungen. Die geringeren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie höhere Zuwendungen an die Pensionsfonds verminderten den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Jahr 2009 ein Mittelabfluss in Höhe von 9,0 (i. V. 4,8) Mrd. €. Diese Entwicklung resultierte fast ausschließlich aus dem im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Kauf und Verkauf von Wertpapieren, der zu einem Abfluss an Zahlungsmitteln in Höhe von insgesamt 5,4 Mrd. € führte (i. V. Mittelzufluss von 0,2 Mrd. €). Die Mittelabflüsse für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und in Sachanlagen waren dagegen aufgrund der krisenbedingt erforderlichen Konzentration auf besonders wichtige Projekte geringer als im Vorjahr. Im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit des Vorjahres waren Erlöse aus der Veräußerung der Immobilien am Potsdamer Platz und der Übertragung von EADS Anteilen in Höhe von insgesamt 1,7 Mrd. € sowie Mittelabflüsse aus der Gewährung eines Darlehens an Chrysler (1,0 Mrd. €) und im Zusammenhang mit dem Erwerb von Anteilen an Tognum und Kamaz (0,9 Mrd. €) enthalten.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 1,1 Mrd. €, der insbesondere auf der Kapitalerhöhung aus der Ausgabe neuer Aktien in Höhe von 1,95 Mrd. € beruhte. Die Zahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2008 (0,6 Mrd. €) sowie geringere Finanzierungsverbindlichkeiten verminderten dagegen den Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Der Mittelabfluss des Vorjahres (2,9 Mrd. €) war insbesondere durch die Zahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2007 (1,9 Mrd. €) und durch die Aktienrückkaufprogramme (4,2 Mrd. €) bedingt, während sich aus der Aufnahme bzw. Rückzahlung von Finanzierungsverbindlichkeiten in geringerem Umfang insgesamt ein Mittelzufluss ergab.

Die Zahlungsmittel mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2008 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,9 Mrd. €. Die Liquidität, zu der auch die länger laufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, stieg um 8,1 Mrd. € auf 16,1 Mrd. €. Der hohe Bestand an Liquidität wird sich im Laufe des Jahres 2010 in Abhängigkeit von der Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds tendenziell wieder vermindern.

Der **Free Cash Flow** des Industriegeschäfts, die von Daimler verwendete Maßgröße für die Finanzkraft, war ungeachtet der schwierigen wirtschaftlichen Situation mit 2,7 (i. V. -3,9) Mrd. € deutlich positiv.

Der Anstieg des Free Cash Flow war vor allem durch den Abbau der Vorratsbestände und die Entwicklung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der Investitionen in Sachanlagen bedingt, die die belastenden Effekte aus der Ergebnisentwicklung der Geschäftsfelder kompensieren konnten. Weiterhin wirkten konzerninterne Zahlungseingänge, die das Industriegeschäft im Rahmen steuerlicher Organschaften von Gesellschaften des Finanzdienstleistungsgeschäfts erhielt und denen im Vorjahr ein Mittelabfluss gegenüberstand. Höhere Zuwendungen an die Pensionsfonds und geringere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen belasteten dagegen den Free Cash Flow.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	6.544	1.600	4.944
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(7.716)	(4.967)	(2.749)
Veränderung Zahlungsmittel (> 3 Monate) und in die Liquidität einbezogene Wertpapiere	3.878	(548)	4.426
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.706	(3.915)	6.621

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** erhöhte sich um 4,2 Mrd. € auf 7,3 Mrd. €.

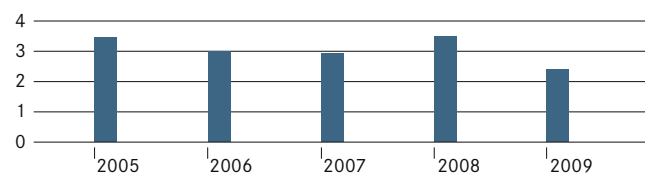
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	31.12.2009	31.12.2008	09/08
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel	6.735	4.664	2.071
Wertpapiere und längerfristige Geldanlagen	5.073	959	4.114
Liquidität	11.808	5.623	6.185
Finanzierungsverbindlichkeiten	(5.516)	(4.448)	(1.068)
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	993	1.931	(938)
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	(4.523)	(2.517)	(2.006)
Netto-Liquidität	7.285	3.106	4.179

Der Anstieg der Netto-Liquidität war im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow sowie die Kapitalerhöhung aus der Ausgabe neuer Aktien (1,95 Mrd. €) zurückzuführen. Die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2008 verminderte dagegen die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts.

Sachinvestitionen

in Milliarden €



Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts bestehende Nettoverschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2008 um 7,5 Mrd. € vermindert. Zusätzlich zu den Einflüssen aus den industriellen Aktivitäten wirkte hierbei insbesondere der positive Free Cash Flow im Finanzdienstleistungsgeschäft, der vor allem auf das absatzbedingt geringere Neugeschäft zurückzuführen war. Dem wirkten teilweise Wechselkurseffekte entgegen.

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

	31.12.2009	31.12.2008	09/08
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel	9.800	6.912	2.888
Wertpapiere und längerfristige Geldanlagen	6.342	1.091	5.251
Liquidität	16.142	8.003	8.139
Finanzierungsverbindlichkeiten	(58.294)	(58.637)	343
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	993	1.931	(938)
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	(57.301)	(56.706)	(595)
Netto-Verschuldung	(41.159)	(48.703)	7.544

Investitionen

Investitionen auf wichtige Projekte fokussiert. Daimler hat im Berichtsjahr 2,4 (i. V. 3,6) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Im Mittelpunkt standen dabei Investitionen in neue Fahrzeugmodelle und neue Antriebsysteme. Vom gesamten Investitionsvolumen entfielen 1,8 (i. V. 2,5) Mrd. € auf Deutschland. Der Rückgang der Investitionen ist insbesondere auch auf das strikte Liquiditätsmanagement zurückzuführen, das wir infolge der angespannten Lage auf den Finanzmärkten im Berichtsjahr verfolgt haben. Dabei haben wir uns so weit wie möglich auf Projekte konzentriert, die für den Erfolg unserer Fahrzeuge und die Zukunft des Unternehmens besonders wichtig sind. Und diese Projekte haben wir dann mit Nachdruck vorangetrieben.

Bei Mercedes-Benz Cars verringerten sich die Sachinvestitionen im Jahr 2009 um 28% auf 1,6 Mrd. €. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf den Varianten der neuen E-Klasse sowie auf Motorenprojekten im Zusammenhang mit der Reduzierung von Verbrauch und Emissionen. Um zusätzliche Kapazitäten für die neuen Modelle im A/B-Klasse-Segment zu schaffen, haben wir im Berichtsjahr mit dem Bau eines neuen Werks in Kecskemet, Ungarn, begonnen. Weitere Mittel wurden für die Erweiterung unserer Pkw-Produktionskapazitäten in den Wachstumsmärkten China und Indien eingesetzt. Daimler Trucks investierte im Berichtsjahr vor allem in Projekte zur globalen Harmonisierung und Standardisierung von Motoren und Aggregaten und zur Erfüllung strengerer Emissionsvorschriften. Darüber hinaus wurden Investitionen in Folgegenerationen der Lkw-Modelle getätigt. In Saltillo, Mexiko, haben wir ein neues Werk errichtet und am Standort Gaggenau mit dem Bau eines neuen Presswerks begonnen. Insgesamt betragen die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks 0,6 (i. V. 1,0) Mrd. €. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans lag der Schwerpunkt der Investitionen auf der Modellpflege des Vito/Viano und der Einführung von besonders sparsamen BlueEFFICIENCY-Modellen. Bei Daimler Buses haben wir im Jahr 2009 verstärkt in Nachfolgeprodukte der Stadt- und Reisebusse sowie in alternative Antriebe investiert. Außerdem wurden Mittel für die Erweiterung der Fertigungskapazitäten in der Türkei eingesetzt.

Sachinvestitionen

	2009	2008	09/08
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	2.423	3.559	-32
Mercedes-Benz Cars	1.618	2.246	-28
Daimler Trucks	597	991	-40
Mercedes-Benz Vans	113	150	-25
Daimler Buses	78	117	-33
Daimler Financial Services	14	41	-66

Refinanzierung

Die **Mittelaufnahmen** von Daimler werden maßgeblich durch die Finanzdienstleistungsaktivitäten bestimmt. Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Commercial Papers, Anleihen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt.

Im Jahr 2009 hat der Konzern seinen Liquiditätsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen sowie über Bankkredite abgedeckt. In einem sehr geringen Umfang wurden auch Mittel über Commercial-Paper-Emissionen aufgenommen. Ferner wurden die deutlich gestiegenen Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Im Jahr 2009 wurden unter anderem folgende Euro-Benchmark-Anleihen erfolgreich im Markt platziert:

Beträge in Mrd. €	Laufzeiten in Jahren	Fälligkeiten
1,0	2,25	06/2011
0,7	3	03/2012
2,0	5	01/2014
2,0	5	09/2014

Mit dem Ziel, unsere Refinanzierung weiter zu diversifizieren, haben wir darüber hinaus kleinere Privatplatzierungen im Euromarkt vorgenommen sowie Anleihen in den lokalen Kapitalmärkten in Japan, Südafrika, Mexiko und Argentinien emittiert. Ferner wurden im Jahr 2009 in den USA zwei ABS-Transaktionen in Höhe von insgesamt 1,8 Mrd. US-\$ erfolgreich platziert.

Trotz der in 2009 andauernden Finanzmarktkrise hatte Daimler im Berichtsjahr einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten. Die zu Beginn des Jahres 2009 hohen Kosten für Mittelaufnahmen haben sich im Jahresverlauf für den Daimler-Konzern deutlich reduziert.

Zum Jahresende 2009 bestanden für Daimler kurz- und langfristige Kreditlinien von insgesamt 21,1 Mrd. €, von denen 8,0 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese Kreditlinien beinhalten eine ungenutzte syndizierte 4,9-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilität der Daimler AG. Diese Kreditlinie endet im Dezember 2011. Im Oktober 2009 konnten wir die auslaufende einjährige syndizierte 3-Mrd.-€-Kreditlinie durch eine neue syndizierte zweijährige Kreditlinie (mit Fälligkeit im Oktober 2011) erfolgreich ersetzen. Die neue Linie war zum Jahresende ungenutzt. Die beiden syndizierten Kreditfazilitäten dienen als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen und können für die Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke verwendet werden.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	Durchschnitts- zinssätze 31.12.2009	Buchwerte 31.12.2009	Buchwerte 31.12.2008
	in %	in Millionen €	
Anleihen	4,66	30.095	34.093
Schuldverschreibungen	6,48	176	2.320
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5,04	13.000	14.608

Die in obiger Tabelle dargestellten Finanzinstrumente zum 31. Dezember 2009 entfallen überwiegend auf die folgenden Währungen: 38% in US-Dollar, 29% in Euro, 6% in japanischen Yen, 4% in britischen Pfund und 4% in kanadischen Dollar.

Zum 31. Dezember 2009 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Finanzierungsverbindlichkeiten, die unter anderem Einlagen aus dem Direktbankgeschäft beinhalten, 58.294 (i.V. 58.637) Mio. €; davon entfielen 52.778 Mio. € bzw. 91% (i.V. 54.189 Mio. € bzw. 92%) auf das Financial-Services-Geschäft.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den Anmerkungen 23 und 30 des Konzernanhangs entnommen werden. Anmerkung 30 des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und außerbilanzielle Transaktionen

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen überwiegend Einkaufsverpflichtungen und Verpflichtungen für Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen. Darüber hinaus sind wir Zahlungs-

verpflichtungen im Zusammenhang mit Miet- und Leasingverträgen eingegangen. Zudem gewährte insbesondere Daimler Financial Services im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit unwiderrufliche Kreditzusagen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über diese Verpflichtungen und deren Fälligkeiten:

in Millionen €	Insgesamt	von einem Jahr	Zahlungen, die fällig werden innerhalb:		
			1-3 Jahren	4-5 Jahren	nach 5 Jahren
Einkaufsverpflichtungen, Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen	4.463	4.025	422	15	1
Zukünftige Mietzahlungen im Rahmen von Miet- und Leasingverhältnissen	2.372	304	524	427	1.117
Unwiderrufliche Kreditzusagen	1.587	735	852	-	-

Außerbilanzielle Transaktionen des Konzerns betreffen Sachverhalte, bei denen Daimler Garantien gewährt hat und damit weiterhin einem Risiko ausgesetzt ist. Hierunter fallen jedoch nicht die Gewährleistungs- und Kulanzzusagen (Produktgarantien), die der Konzern im Rahmen seiner Fahrzeugverkäufe bereitstellt.

Die von uns ausgewiesenen Garantien (ohne Produktgarantien) entfallen überwiegend auf **Finanzgarantien**, bei denen wir zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet sind, sofern ein Garantiennehmer seine finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllt. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus solchen Garantien beliefen sich zum 31. Dezember 2009 auf 1,5 (2008: 1,9) Mrd. €; hierfür gebildete Risikovorsorgen betragen 0,2 (2008: 0,3) Mrd. €.

Die Finanzgarantien entfallen überwiegend auf folgende Sachverhalte: Im Rahmen der Abgabe der Mehrheit an Chrysler im Jahr 2007 hat Daimler Zahlungen bis zu insgesamt 1 Mrd. US-\$ an die Chrysler-Pensionsfonds garantiert; diese Garantiezusage wurde im Jahr 2009 auf 200 Mio. US-\$ reduziert. Zudem garantiert der Konzern für weitere Verpflichtungen von Chrysler; zum 31. Dezember 2009 beliefen sich diese Garantien auf 0,3 Mrd. €, wobei als Sicherheit für die zugrunde liegenden Verpflichtungen eine Einlage von Chrysler von 0,2 Mrd. € auf einem Treuhandkonto zur Verfügung steht. Eine weitere Finanzgarantie entfällt mit 0,1 Mrd. € auf Bankverbindlichkeiten der Toll Collect GmbH, der Betreiber-

gesellschaft für das elektronische Lkw-Mauterhebungssystem in Deutschland. Weitere Risiken ergeben sich aus einer Garantie, die der Konzern für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland übernommen hat. Diese Garantie steht im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems; eine Inanspruchnahme dieser Garantie entsteht im Wesentlichen, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen oder bestimmte vertragliche definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, falls die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen aufstellt, oder falls die endgültige Betriebserlaubnis verweigert wird. Gegen den Konzern ist auch ein Schiedsgerichtsverfahren anhängig. Das maximale Verlustrisiko für den Konzern aus dieser Garantie ist beträchtlich, kann jedoch nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden.

Darüber hinaus hat der Konzern eine Mehrzahl von jeweils kleinen Garantien abgegeben, bei denen Daimler unter anderem finanzielle Verpflichtungen von Gesellschaften garantiert, die uns mit Teilen oder Dienstleistungen beliefern oder Produktionseinrichtungen an uns vermieten.

Aus Vereinbarungen, bei denen wir bestimmte Rückkaufswerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantieren, ergeben sich **Rückkaufverpflichtungen** für den Konzern. Der überwiegende Teil dieser Garantien begründet für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben, soweit der Kunde erneut ein Fahrzeug von Daimler erwirbt.

Zum 31. Dezember 2009 betrug das maximale Verlustrisiko aus diesen Garantien 0,7 (2008: 0,7) Mrd. €; dafür gebildete Rückstellungen beliefen sich zum Jahresende 2009 auf 0,1 (2008: 0,1) Mrd. €.

Weitergehende Informationen zu den sonstigen finanziellen Verpflichtungen und den bedingten Verpflichtungen aus gewährten Garantien bzw. zum elektronischen Mauterhebungssystem und den damit verbundenen Risiken können den Anmerkungen 28 (Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen) bzw. 27 (Rechtliche Verfahren) des Konzernanhangs entnommen werden.

Rating

Die Unsicherheiten im Geschäftsjahr 2009 hinsichtlich der weiteren Entwicklung auf den internationalen Automobilmärkten spiegelte sich auch in der Entwicklung unserer Bonitätseinstufungen bei den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's Investors Service (Moody's), Fitch Ratings (Fitch) und DBRS wider.

Sowohl Fitch als auch S&P senkten ihre Bonitätseinstufungen von Daimler in der ersten Jahreshälfte um jeweils einen Schritt in den Bereich BBB+ und verwiesen dabei auf die verschlechterten Ertrags- und Finanzperspektiven angesichts der sich im Jahresverlauf weiter abschwächenden weltweiten Automobilmärkte. Dagegen belieben Moody's und DBRS ihre Ratings für Daimler auf A-Niveau. Moody's würdigte die von unserem Unternehmen eingeleiteten Gegenmaßnahmen, während DBRS das starke Geschäftsprofil von Daimler unterstrich.

	Ende 2009	Ende 2008
Langfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	BBB+	A-
Moody's	A3	A3
Fitch	BBB+	A-
DBRS	A (low)	A (low)
Kurzfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F2	F2
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Am 27. Februar 2009 änderte **S&P** den Ausblick für das Rating der Daimler AG und ihrer verbundenen Unternehmen von stabil auf negativ. Diese Anpassung erfolgte angesichts der sich rasch abschwächenden Nachfrage nach Personenwagen und Nutzfahrzeugen auf den wichtigsten Märkten weltweit. Am 18. Juni 2009 stufte S&P unser Langfristrating von A- auf BBB+ mit negativem Ausblick herab und begründete dies mit angepassten finanzwirtschaftlichen Erwartungen vor dem Hintergrund der schwachen Verfassung und der eingetrübten Aussichten für die weltweiten Pkw- und Nutzfahrzeugmärkte sowie den bis dahin veröffentlichten schwachen Geschäftsergebnissen von Daimler.

Moody's bestätigte unser A3 Langfristrating am 18. Februar 2009; der Ausblick wurde zugleich von stabil auf negativ geändert. Der negative Ausblick war eine Reaktion auf den stärker als ursprünglich von Moody's angenommenen Rückgang unserer Kernabsatzmärkte – sowohl hinsichtlich der Größenordnung als auch mit Bezug auf die Geschwindigkeit – und der nach Einschätzung von Moody's daraus resultierenden Verschlechterung der Profitabilität und Finanzkraft von Daimler.

Am 29. Januar 2009 stufte **Fitch** unser Langfristrating von A- auf BBB+ mit stabilem Ausblick herab und reagierte damit auf die Auswirkungen des verschlechterten wirtschaftlichen Umfelds auf die Ertrags- und Finanzkraft von Daimler. Am 25. März 2009 bestätigte Fitch unser Rating im Rahmen einer gesamthaften Überprüfung der Ratings europäischer Pkw-Hersteller und stellte den Ausblick für Daimler wie bei den anderen Herstellern auf negativ. Fitch begründete diese Anpassung mit verschlechterten Geschäftserwartungen für die gesamte europäische Autobranche in den kommenden zwei Jahren.

DBRS bestätigte am 10. November 2009 das Langfristrating von A (low) für Daimler. Diese Einstufung reflektiert gemäß DBRS die Stärke unseres Geschäftsprofils, das auf einer führenden Position im Bereich der Premium-Pkw und bei Lkw beruht. Der Ausblick blieb unverändert bei stabil.

Die Kurzfristratings blieben im Jahresverlauf 2009 bei allen vier Rating-Agenturen unverändert.

Die **Bilanzsumme** ging im Vergleich zum 31. Dezember 2008 um 3,4 Mrd. € auf 128,8 Mrd. € zurück. Bereinigt um Wechselkursveränderungen wäre die Bilanzsumme um 4,3 Mrd. € gesunken. Auf das Finanzdienstleistungsgeschäft entfallen 65,1 (31. Dezember 2008: 67,7) Mrd. € der Bilanzsumme; dies entspricht 51% (31. Dezember 2008: 51%) aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die kurzfristigen Vermögenswerte lagen mit 42% der Bilanzsumme auf dem Niveau zum 31. Dezember 2008. Dabei erhöhte sich die darin enthaltene Liquidität, während insbesondere die Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zurückgingen. Der Anteil der kurzfristigen Schulden verringerte sich auf 37% der Bilanzsumme (31. Dezember 2008: 39%).

Die **Immateriellen Vermögenswerte** stiegen auf 6,8 Mrd. € (31. Dezember 2008: 6,1 Mrd. €). Der Zuwachs betrifft insbesondere die aktivierten Entwicklungskosten und ist auf die Investitionen in die Entwicklung neuer Modelle und Aggregate zurückzuführen.

Die **Sachanlagen** lagen mit 16,0 Mrd. € auf dem Niveau zum 31. Dezember 2008 (16,1 Mrd. €). Schwerpunkte der Investitionen im Jahr 2009 in Höhe von 2,4 Mrd. € waren bei Mercedes-Benz Cars die neuen Modelle der E-Klasse und bei Daimler Trucks vor allem neue Aggregate.

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** gingen um 4,1 Mrd. € auf insgesamt 57,0 (31. Dezember 2008: 61,1) Mrd. € zurück. Wechselkursbereinigt hätte der Rückgang 4,9 Mrd. € betragen. Der Anteil an der Bilanzsumme beläuft sich auf 44% (31. Dezember 2008: 46%). Der Rückgang steht insbesondere im Zusammenhang mit einem geringeren Neugeschäft aufgrund der Absatzentwicklung und betraf vor allem die Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Darüber hinaus wurden im Jahr 2009 Teile der nicht fahrzeugbezogenen Vermögenswerte mit einem Buchwert von 0,9 Mrd. € veräußert sowie weitere 0,3 Mrd. € als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte ausgewiesen.

Die **At equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 4,3 Mrd. € (31. Dezember 2008: 4,2 Mrd. €) umfassen im Wesentlichen die Buchwerte unserer Beteiligungen an EADS, Tognum und Kamaz.

Die **Vorräte** gingen um 4,0 Mrd. € auf 12,8 Mrd. € zurück; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 10% (31. Dezember 2008: 13%). Der Rückgang betrifft insbesondere die Neu- und Gebrauchtfahrzeuge und ist durch das aktive Bestandsmanagement in allen automobilen Geschäftsfeldern erreicht worden.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben sich als Folge der Absatzentwicklung auf 5,3 Mrd. € (31. Dezember 2008: 7,0 Mrd. €) reduziert. Der Rückgang betrifft vor allem das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

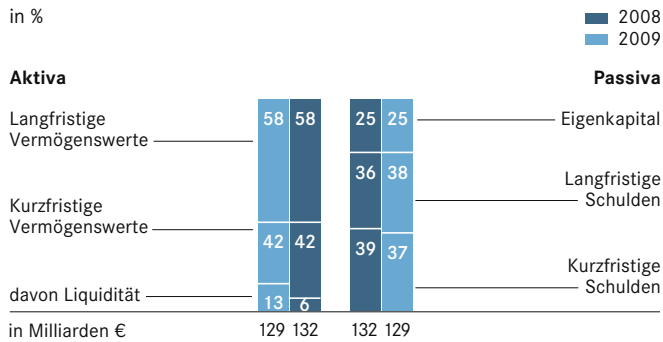
Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** (11,5 Mrd. €) beinhalten vor allem Wertpapiere, derivative Finanzinstrumente sowie Kredite und sonstige Forderungen an Dritte. Der Anstieg um 3,5 Mrd. € beruhte hauptsächlich auf dem Erwerb von Wertpapieren im Rahmen des Liquiditätsmanagements. Gegenläufig verminderte sich der Buchwert der derivativen Finanzinstrumente.

Die **Zahlungsmittel** stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2008 um 2,9 Mrd. € auf 9,8 Mrd. €. Die Veränderung stand unter anderem im Zusammenhang mit den gegenüber dem Niveau zum Jahresende 2008 weiter gestiegenen Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Infolge der weiteren Konzentration auf das Kerngeschäft waren Teile der nicht fahrzeugbezogenen Vermögenswerte (0,3 Mrd. €) als **Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte** auszuweisen.

Der Anteil der **Rückstellungen** an der Bilanzsumme beträgt 14%. Die Rückstellungen umfassen vor allem Garantie-, Personal- und Pensionsverpflichtungen und stiegen um 0,2 Mrd. € auf 18,4 Mrd. €. Der Anstieg resultierte aus höheren Rückstellungen für Ertragsteuern. Gegenläufig entwickelten sich die Rückstellungen für Produktgarantien und für die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich.

Bilanzstruktur Daimler-Konzern



Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

sanken gegenüber dem 31. Dezember 2008 um 0,9 Mrd. € auf 5,6 Mrd. €. Der Rückgang betrifft vor allem das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

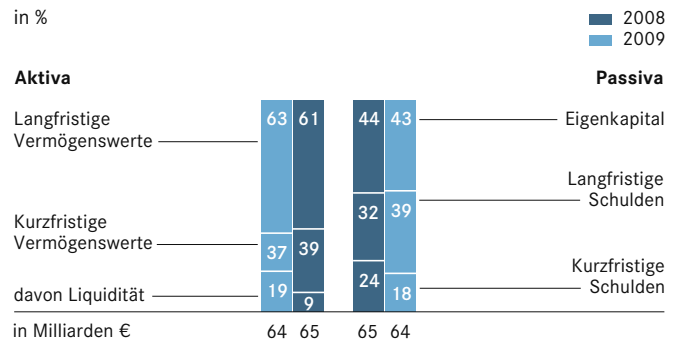
Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** reduzierten sich um 0,3 Mrd. € auf 58,3 Mrd. €. Der Anteil der Finanzierungsverbindlichkeiten an der Bilanzsumme beträgt 45% (31. Dezember 2008: 44%) und entfällt überwiegend auf das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft. Innerhalb der Finanzierungsverbindlichkeiten erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Kundeneinlagen im Rahmen des Direktbankgeschäfts der Mercedes-Benz Bank von 6,0 Mrd. € auf 12,6 Mrd. €. Das Refinanzierungsvolumen durch Anleihen, Schuldverschreibungen sowie durch Bankkredite konnte zurückgeführt werden.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen von 10,3 Mrd. € auf 9,7 Mrd. € zurück. Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten und der Lohn- und Gehaltsabrechnung sowie Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Das **Konzerneigenkapital** ging gegenüber dem 31. Dezember 2008 um 0,9 Mrd. € auf 31,8 Mrd. € zurück. Das negative Konzernergebnis in Höhe von 2,6 Mrd. € und die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2008 (0,6 Mrd. €) reduzierten das Eigenkapital. Durch die Kapitalerhöhung und die Ausgabe neuer Aktien an Aabar Investments PJSC im ersten Quartal wurden 1,95 Mrd. € neues Eigenkapital zugeführt. Die **Eigenkapitalquote** lag bei 24,7% (31. Dezember 2008: 24,3%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 42,6% (31. Dezember 2008: 42,7%). Die Eigenkapitalquoten 2008 sind um die Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2008 bereinigt.

Für weitere Informationen zu unserer Vermögenslage verweisen wir auf den »Konzernanhang« zum Konzernabschluss.

Bilanzstruktur Industriegeschäft



Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen als

Differenz zwischen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen und dem Marktwert der Planvermögen für Pensionen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 Mrd. € auf -5,9 Mrd. €.

Am Bilanzstichtag betragen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 16,5 Mrd. € gegenüber 15,0 Mrd. € im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Reduzierung des Diskontierungszinssatzes bei den inländischen Pensionsplänen um 0,6%-Punkte auf 5,3%. Die Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen erhöhten sich durch die positive Entwicklung an den Kapitalmärkten und die Zuführungen zu den Planvermögen von 10,1 Mrd. € auf 10,6 Mrd. € zum 31. Dezember 2009.

Weitere Informationen zu Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen können der Anmerkung 21 des Konzernanhangs entnommen werden.

Ergänzend zur Berichterstattung über den Daimler Konzern erläutern wir im Folgenden die Entwicklung der Daimler AG.

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Die Geschäftstätigkeit umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Pkw, Transportern und Lkw in Deutschland sowie die Steuerung des Daimler-Konzerns.

Die Fahrzeuge werden in den inländischen Werken der Daimler AG, im Rahmen von Contract-Manufacturing-Verträgen bei ausländischen Tochtergesellschaften und bei Spezialfahrzeugherstellern produziert. Der Vertrieb der Daimler AG erfolgt über das eigene Vertriebsnetz mit 34 deutschen Niederlassungen, über die ausländischen Vertriebstochtergesellschaften und über Vertragspartner.

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

	31.12.2009	31.12.2008
in Millionen €		
Umsatzerlöse	47.177	63.682
Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen)	(44.503)	(57.064)
Vertriebskosten	(4.389)	(5.553)
Allgemeine Verwaltungskosten	(2.178)	(2.573)
Sonstiges betriebliches Ergebnis	(68)	(6)
Finanzergebnis	(403)	1.359
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	(4.364)	(155)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(401)	(177)
Jahresfehlbetrag	(4.765)	(332)
Gewinnvortrag	-	100
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	(4.765)	-
Entnahme aus Gewinnrücklagen	-	788
Bilanzgewinn	-	556

Der Jahresabschluss der Daimler AG wird im Gegensatz zum Konzernabschluss, der im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) steht, nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Daraus resultieren Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Diese betreffen im Wesentlichen die immateriellen Vermögensgegenstände, die Rückstellungen, die Finanzinstrumente und die latenten Steuern.

Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2009 war maßgeblich durch die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise geprägt. Gerade in den Industrieländern zeigten sich, insbesondere in den ersten Monaten des Jahres, massive Einbrüche der weltweiten Automobilnachfrage. In diesem schwierigen Marktumfeld erzielte die Daimler AG ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von -4,4 (i. V. -0,2) Mrd. €.

Die Veränderung des Ergebnisses ist im Wesentlichen auf den Rückgang des Absatzes an Neu- und Gebrauchtfahrzeugen zurückzuführen und konnte nur zum Teil durch Maßnahmen zur Senkung und Vermeidung von Kosten kompensiert werden. Der Umsatz sank um 16,5 Mrd. € auf 47,2 Mrd. €. Als Folge der Umstellung des inländischen Leasinggeschäfts werden die Fahrzeuge seit 1. Februar 2009 an die Mercedes-Benz Leasing GmbH fakturiert. Dies hat den Umsatz positiv beeinflusst. Im Bereich Pkw verringerte sich das Geschäftsvolumen absatz- und strukturbedingt um 7,8 Mrd. € auf 34,4 Mrd. €. In Folge der weltweiten Rezession verzeichnete die Daimler AG auch bei Lkw und Transportern einen erheblichen Umsatzrückgang um 8,6 Mrd. € auf 12,8 Mrd. €. In der zweiten Jahreshälfte war bei Absatz und Umsatz eine leichte Erholung festzustellen.

Das Ergebnis im Bereich Pkw ging im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurück und war negativ. Der Umsatz lag unter dem Niveau des Vorjahres. Dies war im Wesentlichen auf die spürbare Abkühlung der Pkw-Nachfrage und den daraus resultierenden rückläufigen Fahrzeugabsatz zurückzuführen. Insgesamt hat die Daimler AG im Berichtsjahr 1.038.000 (i. V. 1.325.000) Neufahrzeuge abgesetzt. Der Absatzanstieg bei der E-Klasse um 20% auf 217.000 Einheiten konnte den Rückgang bei den anderen Bauweisen nicht ausgleichen. Einem schwachen ersten Halbjahr stand, auch auf Grund des Markterfolgs der neuen E-Klasse, eine deutlich bessere zweite Jahreshälfte gegenüber. Weitere Ergebnisbelastungen resultierten aus dem anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck und den Vorleistungen zur weiteren Reduzierung der CO₂-Emissionen. Gegenläufig wirkten die frühzeitig eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung; hierzu zählen insbesondere die zeitlich begrenzte Anpassung der Personalkosten und die Intensivierung des laufenden Effizienzsteigerungsprogramms.

Auch das Ergebnis bei Lkw und Transportern lag deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Der Transporter-Absatz sank in Folge eines erheblichen Marktrückgangs um 143.000 auf 150.000 Einheiten. Der Absatz bei Lkw erreichte 53.000 (i. V. 122.000) Einheiten. Der Rückgang bei Lkw und Transportern betrifft im Wesentlichen die Baureihen Actros (-62%), Axor (-63%) und Sprinter (-51%).

Das **Finanzergebnis** ist gegenüber dem Vorjahr von 1,4 Mrd. € auf -0,4 Mrd. € gesunken. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf geringere Ergebnisbeiträge der in- und ausländischen Tochtergesellschaften der Daimler AG und auf ein reduziertes Zinsergebnis zurückzuführen.

Die **Umsatzkosten** (ohne F&E-Aufwendungen) gingen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen unterproportional um 23,1% auf 40,7 (i. V. 53,0) Mrd. € zurück. Der Materialaufwand war aufgrund des geringeren Geschäftsvolumens deutlich rückläufig. Dies schlägt sich insbesondere im Fertigungsmaterial und in den Aufwendungen für bezogene Leistungen nieder. Zusätzlich trugen auch die Effizienzmaßnahmen zur Reduzierung bei.

Die **Forschungs- und Entwicklungskosten**, die in den Umsatzkosten ausgewiesen werden, sanken von 4,1 Mrd. € auf 3,8 Mrd. €; der Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich von 6,4% auf 8,0%. Der Rückgang der Forschungs- und Entwicklungskosten resultierte im Wesentlichen aus geringeren Aufwendungen für bezogene Waren und Leistungen. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen betrafen größtenteils neue Technologien und Produkte zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffemissionen. Auf Pkw entfallen 2,8 (i. V. 3,0) Mrd. €, auf Lkw und Transporter 1,0 (i. V. 1,1) Mrd. €. Wichtige Projekte waren dabei die Überarbeitung des Produktportfolios, insbesondere bei der S-, M- und A/B-Klasse, Maßnahmen zur Vermeidung von CO₂-Emissionen sowie die Entwicklung alternativer Antriebssysteme. Zum Jahresende arbeiteten rd. 15.000 Personen im Forschungs- und Entwicklungsbereich.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr reduzierten sich die **Vertriebskosten** deutlich auf 4,4 (i. V. 5,6) Mrd. €. Der Rückgang war bedingt durch das geringere Geschäftsvolumen und die damit im Zusammenhang stehenden Provisionsaufwendungen, geringere Aufwendungen aus der Forderungsbewertung und Aufwendungen für bezogene Leistungen und Ausgangsfrachten.

Die **Verwaltungskosten** verzeichneten im Berichtsjahr im Wesentlichen auf Grund geringerer Aufwendungen für Gutachten, Beratungen und Honorare, geringerer IT-Managementaufwendungen sowie geringeren Aufwendungen für Mieten und Pachten einen Rückgang auf 2,2 (i. V. 2,6) Mrd. €.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** war im Geschäftsjahr 2009 wesentlich beeinflusst durch Verpflichtungen aus Spruchverfahren und Aufwendungen im Zusammenhang mit Chrysler.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 0,4 Mrd. € und ist im Wesentlichen auf Veranlagungen für Vorjahre zurückzuführen.

Bilanzstruktur der Daimler AG

	31. 12. 2009	31. 12. 2008
in Millionen €		
Aktiva		
Anlagevermögen	45.448	47.050
Vorräte	4.872	6.033
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	20.841	14.429
Zahlungsmittel	2.251	772
Umlaufvermögen	27.964	21.234
Rechnungsabgrenzungsposten	53	93
	73.465	68.377
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.045	2.768
(Bedingtes Kapital 415 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.123	14.204
Gewinnrücklagen	5.721	5.396
Bilanzgewinn	-	556
Eigenkapital	19.889	22.924
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12.981	12.658
Übrige Rückstellungen	11.204	10.905
Rückstellungen	24.185	23.563
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.118	3.431
Übrige Verbindlichkeiten	24.461	18.146
Verbindlichkeiten	27.579	21.577
Rechnungsabgrenzungsposten	1.812	313
	73.465	68.377

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** erhöhte sich im Vergleich zum 31. Dezember 2008 um 7,4% auf 73,5 Mrd. €.

Das **Anlagevermögen** verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Mrd. € auf 45,4 Mrd. €. Der Rückgang des Anlagevermögens resultiert im Wesentlichen aus einem Bestandsrückgang bei den vermieteten Gegenständen und ist bedingt durch die Umstellung des inländischen Leasinggeschäfts. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen (ohne Vermietvermögen, rd. 1,5 Mrd. €) betreffen insbesondere Ersatzinvestitionen für die Produktion der E-Klasse sowie Investitionen in Aggregate- und Getriebeprojekte im Nutzfahrzeugbereich.

Die **Vorräte** sanken um 1,2 Mrd. € auf 4,9 Mrd. €. Der Rückgang betrifft hauptsächlich Neu- und Gebrauchtfahrzeuge und steht im Zusammenhang mit dem aktiven Bestandsmanagement.

Die **Forderungen, Wertpapiere und sonstigen Vermögensgegenstände** stiegen im Berichtsjahr um 6,4 Mrd. € auf 20,8 Mrd. €. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit einer Erhöhung des Bestands an Commercial Papers (4,4 Mrd. €) und einem durch die Finanzierungsfunktion des Mutterunternehmens bedingten Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (2,9 Mrd. €). Demgegenüber haben sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 0,6 Mrd. € verringert.

Die **Zahlungsmittel** stiegen gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Mrd. € auf 2,3 Mrd. €.

Die **Bruttoliquidität** – definiert als Zahlungsmittel zuzüglich sonstige Wertpapiere – lag am Bilanzstichtag mit 6,7 Mrd. € um 5,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2009 auf 3,3 (i.V. 3,1) Mrd. €. Der Anstieg des Mittelzuflusses resultiert im Wesentlichen aus dem im Berichtsjahr erfolgten Abbau der Vorratsbestände sowie aus der Forfaitierung von zukünftigen Leasingraten an die Mercedes-Benz Bank AG. Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2009 ein Mittelabfluss in Höhe von 5,1 (i.V. 4,7) Mrd. €. Dieser resultiert überwiegend aus Investitionen in Commercial Papers sowie in das Sachanlagevermögen. Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss in Höhe von 3,3 (i.V. -1,3) Mrd. €. Dieser ist insbesondere auf die Kapitalerhöhung im Zusammenhang mit der Beteiligung der Semare Beteiligungsverwaltungsgesellschaft mbH, einer mittelbaren Tochtergesellschaft der Aabar Investments PJSC, Abu

Dhabi, an der Daimler AG, zurückzuführen. Gegenläufig wirkte im Wesentlichen die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2008.

Das **Eigenkapital** verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2008 um 3,0 Mrd. €. Die Veränderung ist auf den Jahresfehlbetrag zurückzuführen, der durch eine Entnahme aus der Kapitalrücklage ausgeglichen wurde. Die Veränderung der Gewinnrücklagen ist auf die Umgliederung eigener Anteile zum Ausgleich des Anspruchs ehemaliger AEG-Aktionäre aus einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 17. November 2009 zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote liegt bei 27,1 (i.V. 33,5) %.

Die **Rückstellungen** erhöhten sich im Berichtsjahr um 0,6 Mrd. € auf 24,2 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Rückstellung für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und auf die Steuerrückstellung zurückzuführen.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 6,0 Mrd. € auf 27,6 Mrd. € gestiegen. Die Veränderung ist vor allem durch die Zunahme der Finanzverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (+5,3 Mrd. €) bedingt.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Daimler AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des Daimler-Konzerns. An den Risiken der Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Daimler AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Aus den Beziehungen zu unseren Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen resultieren. Die Risiken werden im Risikobericht dargestellt.

Ausblick

Die Daimler AG erwartet auf der Basis eines höheren Absatz- und Umsatzvolumens im Jahr 2010 eine spürbare Verbesserung der Ergebnissituation; allerdings dürfte das Niveau der Jahre vor der Finanz- und Wirtschaftskrise noch nicht erreicht werden. Im Jahr 2011 sollte sich der positive Trend fortsetzen. Aufgrund der Verflechtung der Daimler AG mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern verweisen wir zudem auf unsere Aussagen im Kapitel Ausblick, die im Wesentlichen auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Nach Auffassung des Vorstands steht Daimler wie die gesamte Automobilindustrie zum Zeitpunkt der Aufstellung des Lageberichts weiterhin vor großen Herausforderungen. Zwar spricht einiges dafür, dass der Tiefpunkt der weltweiten Absatzkrise in der Automobilindustrie bereits zur Mitte des Jahres 2009 durchschritten wurde. Die Auswirkungen der Krise sind dennoch weiterhin spürbar. Viele für uns wichtige Märkte haben sich auf einem im Vergleich zu den Jahren 2007 und 2008 sehr niedrigen Niveau stabilisiert und befinden sich nun in einer Aufwärtsentwicklung, die allerdings noch sehr zögerlich verläuft. Selbst wenn sich dieser Aufwärtstrend – wie von uns erwartet – stabilisiert und an Dynamik gewinnt, werden unsere Kernmärkte Nordamerika, Westeuropa und Japan erst mittelfristig wieder in die Größenordnung der Jahre vor der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise hineinwachsen. Zwar werden neue Märkte wie China und Indien dafür einen gewissen Ausgleich schaffen. Wir müssen aber davon ausgehen, dass wir unsere Wachstumsziele bei Absatz, Umsatz und Ergebnis später erreichen als noch vor der Krise erwartet.

Hinzu kommt, dass die gegenwärtige Absatzkrise der Automobilindustrie von einem grundlegenden Technologiewandel überlagert wird. Dies erfordert nicht nur erhebliche Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, sondern bringt auch einen strukturellen Anpassungsprozess mit sich. Wesentliche Herausforderungen sind die Erschließung der Wachstumsmärkte außerhalb der Triade und vor allem auch die Erweiterung des Angebots um verbrauchsgünstige und umweltfreundliche Fahrzeuge. Neue Konzepte für eine nachhaltige Mobilität werden dabei verstärkt in den Mittelpunkt rücken. Die damit einhergehende Bestandserneuerung hin zu sparsamen und umweltfreundlichen Fahrzeugen eröffnet aber gerade auch uns als Hersteller besonders hochwertiger Fahrzeuge beträchtliche Absatzchancen. Und diese Chancen wollen wir als Technologieführer im Bereich nachhaltiger Mobilität konsequent nutzen.

Im Geschäftsjahr 2009 lag der Konzernabsatz von Daimler mit 1,6 Mio. Fahrzeugen deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Der Umsatz verringerte sich um 20% auf 78,9 Mrd. €. Das operative Ergebnis (EBIT) hat sich im Jahresverlauf stark verbessert und war im dritten und vierten Quartal wieder positiv. Aufgrund der hohen Verluste im ersten Halbjahr waren aber sowohl das EBIT mit -1,5 Mrd. € als auch das Konzernergebnis mit -2,6 Mrd. € im Jahr 2009 insgesamt negativ.

Einen deutlichen Ergebnismrückgang auf -0,5 Mrd. € mussten wir aufgrund der schwachen ersten Jahreshälfte im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars hinnehmen. Auch bei Daimler Trucks war mit -1,0 Mrd. € ein Verlust zu verzeichnen, von dem 340 Mio. € auf die Aufwendungen für die Neuausrichtung unseres Geschäfts in Nordamerika und Asien entfielen. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans hat im dritten Quartal die Gewinnschwelle erreicht; im Gesamtjahr war das EBIT leicht positiv. Daimler Buses konnte auch im Krisenjahr 2009 einen deutlich positiven Beitrag zum Konzernergebnis leisten. Das Geschäftsfeld Daimler Financial Services war ebenfalls von den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise betroffen, konnte aber trotz deutlich höherer Risikokosten ein positives EBIT erwirtschaften.

Auf den dramatischen Absatz- und Ergebnismrückgang sowie die veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben wir schnell und konsequent reagiert: Wir haben kurzfristig wirksam werdende Maßnahmen zur Kosteneinsparung mit einem Gesamtvolumen von 5,3 Mrd. € umgesetzt, die es uns erlauben, auch unter schwierigen Marktbedingungen positive Ergebnisse zu erwirtschaften. Der Erfolg dieser Maßnahmen hat sich bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 gezeigt. Darüber hinaus wurden die in allen Geschäftsfeldern laufenden Programme zur Effizienzsteigerung intensiviert und teilweise um strukturelle Komponenten erweitert.

Gleichzeitig treiben wir unsere Forschungs- und Entwicklungsarbeit entsprechend unserer Initiative »Der Weg zur emissionsfreien Mobilität« gezielt voran – und hier machen wir keine Abstriche. Die Umweltfreundlichkeit und die Verbrauchseffizienz unserer Fahrzeuge werden wir durch neue Technologien weiter verbessern, und gleichzeitig werden wir mit unseren typischen Produkteigenschaften Sicherheit, Komfort und vor allem Faszination am Markt überzeugen.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2009

Mit dem Ziel, die Wachstumspotenziale in den Schwellenländern zu erschließen, investieren wir verstärkt in lokale Produktionskapazitäten, insbesondere in China, Indien und Russland. Nur über eine ausreichende Präsenz vor Ort können wir sicherstellen, dass wir vom künftigen Wachstum dieser Märkte profitieren.

Im Rahmen unseres Finanzmanagements haben wir gerade auch in der Krise dafür gesorgt, dass Daimler bei der Umsetzung seiner Strategien weiterhin auf ein solides finanzwirtschaftliches Fundament bauen kann. Mit dem neuen Aktionär Aabar Investments (Abu Dhabi), der im März des Berichtsjahres 9,1% der Aktien von Daimler erworben hat, wurde unsere Eigenkapitalbasis zusätzlich gestärkt. Zum Jahresende 2009 bewegten sich die Eigenkapitalquote und die Liquidität ungeachtet der Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise weiterhin auf einem hohen Niveau.

Angesichts des Konzernergebnisses von -2,6 Mrd. € haben Vorstand und Aufsichtsrat entschieden, für das Jahr 2009 auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten. Ausschlaggebend dafür sind ausschließlich die Geschäftsentwicklung und die Ergebnissituation im abgelaufenen Jahr und nicht die Erwartungen bezüglich des Jahres 2010. In den kommenden Jahren wollen wir unsere Aktionäre wieder in angemessener Form am Unternehmensgewinn beteiligen.

Insgesamt können wir mit Zuversicht in das Jahr 2010 gehen. Daimler ist ein finanziell gesundes, ein starkes und vor allem ein innovatives Unternehmen. Deshalb sind wir davon überzeugt, dass wir die weiterhin bestehenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen werden.

Weitere Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2009.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2009 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten des Jahres 2010 bestätigt die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsfelder von Daimler sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Um Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, setzen wir wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein; diese haben wir zu einem einheitlichen Risikomanagementsystem zusammengefasst, das nachfolgend dargestellt ist.

Unternehmerisches Handeln besteht auch darin, Chancen zu erschließen und zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern und auszubauen. Unternehmerische Chancen werden nicht innerhalb unseres Risikomanagementsystems berichtet; sie werden in der jährlich zu erstellenden Operativen Planung erfasst und unterjährig im Rahmen der periodischen Berichterstattung verfolgt. Die direkte Verantwortung, Chancen frühzeitig zu identifizieren und zu realisieren, liegt bei den Geschäftsfeldern. Im Rahmen des Strategieprozesses werden längerfristig die Chancen für weiteres profitables Wachstum ermittelt und in den Entscheidungsprozess eingebracht. Weitere Aussagen hierzu enthalten die Ausführungen auf Seite 116 des Lageberichts.

Risikomanagementsysteme

(Bericht und Erläuterungen gemäß § 315 Absatz 2 Nr. 5 und § 289 Abs. 5 HGB)

Das **Risikomanagementsystem im Hinblick auf wesentliche und bestandsgefährdende Risiken** ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem der Daimler AG und des Konzerns eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und Zentralfunktionen. Es zielt darauf ab, wesentliche und bestandsgefährdende Risiken systematisch zu identifizieren, zu beurteilen, zu kontrollieren und zu dokumentieren. Die Risikoeinschätzung erfolgt prinzipiell für einen zweijährigen Planungszeitraum, wengleich Daimler in den Diskussionen zur Ableitung der mittelfristigen und strategischen Ziele auch längerfristige Risiken identifiziert und überwacht. Im Rahmen der zweijährigen Operativen Planung werden, unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien, Risiken der Geschäftsfelder und der operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen sowie der zentralen Bereiche identifiziert und bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Die Bewertung der

Schadenshöhe erfolgt in der Regel mit Blick auf die Auswirkungen der Risiken auf das EBIT. Die Berichterstattung über relevante Risiken orientiert sich an festgelegten Wertgrenzen. Aufgabe der Verantwortlichen ist es auch, Maßnahmen zu entwickeln und gegebenenfalls zu initiieren um Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder sich gegen diese abzusichern. Im Rahmen unterjähriger Prozesse werden die wesentlichen Risiken sowie eingeleitete Gegenmaßnahmen überwacht. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Risikomanagement berichtet regelmäßig über die identifizierten Risiken an Vorstand und Aufsichtsrat.

Das **interne Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Das System beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen. Unter anderem prüfen wir regelmäßig, dass:

- konzerneinheitliche Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben fortlaufend aktualisiert und regelmäßig geschult sowie eingehalten werden;
- konzerninterne Transaktionen vollständig erfasst und sachgerecht eliminiert werden;
- bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen erkannt und entsprechend abgebildet werden;
- Prozesse existieren, die die Vollständigkeit der Finanzberichterstattung gewährleisten;
- Prozesse zur Funktionstrennung und zum Vier-Augen-Prinzip im Rahmen der Abschlusserstellung sowie Autorisierungs- und Zugriffsregelungen bei relevanten IT-Rechnungslegungssystemen bestehen.

Die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Zunächst erfolgt eine Risikoanalyse und Kontrolldefinition. Dabei identifizieren wir bedeutende Risiken im Hinblick auf die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Die für die Identifizierung der Risiken notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, führen wir regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durch. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem globalen IT-System dokumentiert und berichtet, erkannte Kontrollschwächen werden unter Beachtung ihrer potenziellen Auswirkungen behoben. Die ausgewählten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Effektivität des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert. Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit bieten, dass wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung vermieden werden.

Zur Sicherstellung einer **gesamtheitlichen Risikodarstellung und -würdigung** sowohl der wesentlichen und bestandsgefährdenden Risiken als auch der Kontroll- und Risikoprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess, hat Daimler das Group Risk Management Committee (GRMC) eingerichtet. Es setzt sich aus Vertretern der Bereiche Finanzen & Controlling, Rechnungswesen, Recht und Compliance zusammen und wird vom Finanzvorstand geleitet. Die interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein. Das Gremium befasst sich neben Grundsatzfragen mit den nachfolgenden Aufgaben:

- Das GRMC schafft und gestaltet die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Organisation, Methoden, Prozesse und Systeme, die wir benötigen, um ein funktionsfähiges konzernweites und gesamtheitliches Kontroll- und Risikomanagementsystem sicherzustellen.

- Das GRMC überprüft regelmäßig die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit der installierten Kontroll- und Risikomanagementprozesse. Dabei können Mindestanforderungen hinsichtlich der Ausgestaltung der Kontrollprozesse und des Risikomanagements vorgegeben und erforderliche und angemessene Korrekturmaßnahmen zur Beseitigung eventuell festgestellter Systemmängel oder -schwächen beauftragt werden. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement der bestandsgefährdenden Risiken sowie der Kontroll- und Risikomanagementprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verbleibt jedoch direkt in den Konzernbereichen, Gesellschaften und Zentralfunktionen. Die Maßnahmen des GRMC stellen sicher, dass relevante Risiken und gegebenenfalls bestehende Prozessschwächen im Rechnungslegungsprozess frühestmöglich identifiziert und beseitigt werden.

Der Finanzvorstand berichtet regelmäßig im Vorstand und im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG über die aktuelle Risikosituation sowie über die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems. Ferner werden Risiken aus dem operativen Geschäft durch die Verantwortlichen regelmäßig im Vorstand diskutiert.

Die **Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems** obliegt dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die interne Revision prüft, ob die gesetzlichen Rahmenbedingungen und konzerninternen Richtlinien für das gesamte Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden, und entwickelt bei Bedarf entsprechende Maßnahmen, die vom Management initiiert werden. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig zu erkennen; zudem berichtet er dem Aufsichtsrat über wesentliche festgestellte Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Volkswirtschaftliche Risiken

Die **Weltwirtschaft** durchlief im Jahr 2009 die schlimmste Rezession der Nachkriegszeit. Im Sommer wurde zwar die konjunkturelle Talsohle erreicht und durchschritten, jedoch startete die Erholung nur moderat. Vor dem Hintergrund eines immer noch sehr fragilen Status der Weltwirtschaft sind dementsprechend auch die potenziellen Risiken einer schwächeren Wirtschaftsentwicklung oder gar eines Rückschlags erheblich. Die wesentlichen Risiken für die globale Konjunktur im Jahr 2010 sehen wir in erneuten Verwerfungen auf den Finanz- und Kapitalmärkten, einer zurückhaltenden Kreditvergabe, zu stark anziehenden Rohstoffpreisen, deflationären Tendenzen, ausufernden Verschuldungsquoten der öffentlichen Haushalte, zunehmendem Protektionismus sowie einem Wachstumseinbruch in den Schwellenländern, insbesondere in China. Die für das Jahr 2010 von der Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute und auch von Daimler unterstellte Entwicklung der Weltwirtschaft ist maßgeblich von Änderungen dieser Risikofaktoren abhängig. Damit bestehen weiterhin beträchtliche ökonomisch bedingte Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Daimler.

Zu den meistdiskutierten Themen, die die künftige Wirtschaftsentwicklung gerade in den Industrieländern beeinflussen, gehören die sogenannten **»Exit-Strategien« der Notenbanken und Regierungen**. Die Notenbanken werden die überschüssige Liquidität wieder reduzieren müssen, die sie zur Abwehr einer Marktaustrocknung bereitgestellt hatten. Je weiter der konjunkturelle Erholungsprozess fortschreitet, umso größer wird das Risikopotenzial dieser Überschussliquidität, insbesondere was mögliche neue Blasenbildungen oder eine höhere Inflation betrifft. Die **»Exit-Strategien« der Regierungen** beziehen sich darauf, die übermäßig angestiegene öffentliche Verschuldung durch einen strikten Konsolidierungskurs zu reduzieren. Eine zu früh einsetzende restriktive Fiskalpolitik könnte allerdings den fragilen Konjunkturaufschwung gefährden.

Die **US-amerikanische Wirtschaft** befand sich zum Jahresende 2009 zwar weiterhin auf Erholungskurs, jedoch bestehen einige Unsicherheiten hinsichtlich der Nachhaltigkeit dieser Entwicklung. Der Finanzmarkt birgt weiterhin ein großes Risikopotenzial. So zeigen Schätzungen des Internationalen Währungsfonds (IMF), dass der Höhepunkt der Kreditausfälle voraussichtlich erst im Verlauf des Jahres 2010 erreicht wird. Hinzu kommt, dass auch die Kreditversorgung trotz üppiger Ausweitung der Geldmenge keineswegs gesichert ist. Probleme hierbei würden Investitionen und Konsum erheblich belasten und damit die Arbeits-

losigkeit weiter erhöhen. Als Folge davon könnte der Erholungskurs gestoppt werden oder sogar temporär ein erneuter Einbruch erfolgen. Eine solch ungünstige gesamtwirtschaftliche Entwicklung würde angesichts der hohen Bedeutung der US-Wirtschaft auch für die Weltkonjunktur entsprechend negative Konsequenzen haben. Auch wenn sich das Leistungsbilanzdefizit der USA im Jahr 2009 deutlich verkleinert hat, bleibt die US-Wirtschaft auf den Kapitalzufluss von außen angewiesen und eine Korrektur des außenwirtschaftlichen Defizits mittelfristig unvermeidlich. Eine solche Korrektur könnte die Inlandsnachfrage belasten und eine weitere Abwertung des US-Dollar nach sich ziehen. Diese Abwertung könnte zusätzlich durch massive Umschichtungen bei den globalen Währungsreserven verstärkt werden. In Summe würden sich all diese Ereignisse sowohl auf die Pkw- als auch auf die Nutzfahrzeugnachfrage negativ auswirken.

Entgegen den zunächst vorhandenen Hoffnungen konnte sich die Wirtschaft in **Westeuropa** der globalen Rezession nicht entziehen. Ähnlich wie in den USA gehen die größten Risiken für eine Fortsetzung der inzwischen eingesetzten Erholung vom Finanzmarkt aus. Aufgrund der stark klein- und mittelständischen Unternehmensstruktur wäre vor allem eine Ausweitung und Verschärfung der Refinanzierungsschwierigkeiten eine große Belastung. Eine dauerhafte Limitierung des Kreditangebots würde den konjunkturellen Erholungsprozess erheblich gefährden und weitere Insolvenzen auslösen. Davon könnten unter anderem auch die Automobilhändler und -zulieferer betroffen sein. Ferner besteht das Risiko, dass sowohl privater Konsum als auch Unternehmensinvestitionen wesentlich schwächer als ohnehin schon unterstellt ausfallen. Dies hätte entsprechend negative Konsequenzen für die Automobilnachfrage. Aufgrund der Bedeutung Deutschlands und der übrigen Länder Westeuropas als wichtige Absatzmärkte für den Daimler-Konzern liegt darin ein beträchtliches Risikopotenzial.

Auch für **Japan** gilt das konjunkturelle Grundmuster einschließlich bestehender Risiken wie in den USA und Westeuropa. Hier kommen als weitere Risiken die Aufwertung des Yen sowie die immens gestiegene Staatsverschuldung hinzu. Ungünstigere konjunkturelle Perspektiven würden nicht nur den Export von Produkten des Konzerns nach Japan erheblich belasten, sondern auch die Ergebnisentwicklung unserer operativen Einheiten in Japan.

Von strategischer Bedeutung für Daimler wäre zudem ein länger anhaltender Wachstumseinbruch in **China**. Dieser würde auch spürbare Einbußen für die Weltwirtschaft nach sich ziehen und damit die Aktivitäten von Daimler beeinträchtigen. Des Weiteren könnten mögliche Wirtschaftskrisen in den Schwellenländern, in denen der Konzern wichtige Produktionsstätten unterhält, von besonderer Bedeutung sein. Ein eher begrenztes Risikopotenzial würde sich dagegen aus Krisen in Schwellenländern ergeben, in denen Daimler ausschließlich über den Vertrieb seiner Produkte aktiv ist.

Risiken sehen wir auch in der Entwicklung der **Rohstoffpreise**. Sollten die Preise bei den weiterhin gegebenen hohen Volatilitäten erneut stark ansteigen und sich noch mehr von den fundamental gerechtfertigten Niveaus entfernen, wäre der angenommene konjunkturelle Ausblick der Weltwirtschaft gefährdet. Insgesamt würde hieraus eine Belastung des Wachstums insbesondere in den rohstoffimportierenden Ländern resultieren. Dagegen bergen rückläufige Rohstoffpreise für die rohstoffexportierenden Schwellenländer erhebliche Risiken für deren Wachstumsaussichten.

Risiken für den Marktzugang und die globale Vernetzung von Standorten könnten sich aus einer **Schwächung des internationalen Freihandels** zugunsten regionaler Handelsblöcke oder verstärkter protektionistischer Tendenzen ergeben. Gerade Letztere haben in der Rezessionsphase wieder merklich zugenommen. Auch die Zunahme von bilateralen Freihandelsabkommen außerhalb der Europäischen Union könnte die Position von Daimler in wichtigen ausländischen Märkten beeinträchtigen.

Die Weltwirtschaft könnte schließlich durch eine dauerhafte Belastung der **Konsumenten- und Investorenstimmung** sowie durch anhaltende deflationäre, aber auch inflationäre Tendenzen negativ beeinflusst werden. Auslöser hierfür könnten zusätzlich zu den Finanzmarktproblemen auch geopolitische und militärische Instabilitäten sein.

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken

Allgemeine Marktrisiken. Die globale Wirtschafts- und Finanzkrise führte im Jahr 2009 zu erheblichen Nachfragerückgängen nach Pkw und Nutzfahrzeugen. Bei Pkw konnten die staatlichen Abwrackprämien in Westeuropa den Nachfragerückgang ein wenig lindern, wobei Daimler von diesen Stützungsmaßnahmen nur sehr begrenzt profitierte. Es besteht jedoch die Gefahr, dass der Wegfall von fiskalen Stützungsleistungen in den Folgejahren zu deutlichen Absatzrückgängen führt. Die Kunden haben sich zwischenzeitlich an ein bestimmtes Niveau von **absatzunterstützenden Maßnahmen** gewöhnt. Solche zusätzlichen Finanzierungsangebote und Kaufanreize könnten das Ergebnis auch in den nächsten Jahren beeinträchtigen. Der bisher schon ausgeprägte **Wettbewerbsdruck auf den Automobilmärkten** hat sich hierdurch ebenfalls weiter verschärft. In vielen Märkten ist eine zunehmende Tendenz im Nachfrageverhalten hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu verzeichnen; dies ist die Folge einer stark gestiegenen Sensibilität der Kunden hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge und der Kraftstoffpreisentwicklung. Um die Attraktivität von weniger verbrauchsgünstigen Fahrzeugen zu steigern, könnten zusätzliche ergebnisbelastende Maßnahmen notwendig werden. Diese zusätzlichen Maßnahmen würden nicht nur die Erträge des Neufahrzeuggeschäfts belasten, sondern auch zu niedrigeren Preisniveaus auf den Gebrauchtwagenmärkten und damit zu abnehmenden Fahrzeugrestwerten führen. Eine Verschiebung im Modell-Mix hin zu kleineren, renditeschwächeren Fahrzeugen würde darüber hinaus die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Daimler belasten.

Überkapazitäten und der hohe Wettbewerb in der Automobilindustrie schaffen einen zunehmenden Preisdruck und könnten weitere Kostensenkungen notwendig machen. So erhielten beispielsweise einzelne US-Fahrzeughersteller staatliche finanzielle Unterstützung oder haben aufgrund von gesetzlich bedingten Reorganisationsprozessen eine niedrigere Kostenbasis erzielt; dadurch ist es diesen Herstellern möglich, ihre Fahrzeuge zu günstigeren Preisen anzubieten und ihre Rentabilität zu verbessern.

Als Reaktion auf den deutlichen Nachfragerückgang hat Daimler umfangreiche Maßnahmen zur **Kürzung und zur Optimierung der Produktion** von Pkw und Nutzfahrzeugen eingeleitet. Ferner hat der Konzern deutliche Einsparungen realisieren können, indem für einen begrenzten Zeitraum Anpassungen der Kostenstrukturen mit den Arbeitnehmervertretern vereinbart werden konnten. Sollte die Krise auf den Automobilmärkten jedoch länger

als erwartet anhalten oder sich ausweiten, könnten ergebnis- und liquiditätsbelastende Maßnahmen zur Anpassung der Produktion und zur Erhöhung der Effizienz notwendig werden. Sollte es uns nicht gelingen, unsere Produktion und Kostenstrukturen dauerhaft an sich verändernde Rahmenbedingungen anzupassen, könnten daraus negative Effekte für unsere Profitabilität und Finanzlage resultieren. Die erfolgreiche Umsetzung der beschlossenen Neuausrichtungen unserer Tochtergesellschaften Daimler Trucks North America und Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation ist eine weitere wichtige Voraussetzung dafür, die Profitabilität von Daimler Trucks dauerhaft sicherzustellen.

Der Nachfragerückgang auf den Automobilmärkten und höhere Refinanzierungskosten bzw. der merklich erschwerte Zugang zu Fremdkapital aufgrund der Finanzmarktkrise gefährden zunehmend die **Finanzkraft der Händler und Fahrzeugimporteure**. Entsprechende Stützungsmaßnahmen des Konzerns haben bereits zu Ergebnisbelastungen im Jahr 2009 geführt; zusätzliche Maßnahmen würden die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Daimler weiter belasten.

Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft. Das Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler umfasst im Wesentlichen die Finanzierung und das Leasing von Konzernprodukten. Damit verbunden ist insbesondere das Risiko, dass die bei Ablauf des Leasingvertrags erzielbaren Gebrauchtfahrzeugpreise unterhalb der Buchwerte des Leasingvermögens liegen (Restwertisiko). Ferner ist dem Financial-Services-Geschäft das Risiko inhärent, dass die Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft aufgrund von Zahlungsausfällen der Kunden teilweise uneinbringlich werden (Kreditrisiko). Weitere Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft betreffen mögliche höhere Refinanzierungskosten sowie potenzielle Zinsänderungen. Herabstufungen bei der Beurteilung der Kreditwürdigkeit von Daimler durch die Ratingagenturen würden sich negativ auf die Fremdkapitalkosten des Konzerns auswirken und somit auch die Geschäftsaussichten von Daimler Financial Services belasten. Bei einer entsprechenden Anpassung der Kreditkonditionen an Kunden im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft könnte sich das Neugeschäft und Vertragsvolumen von Daimler Financial Services und damit auch der Absatz der Fahrzeugsegmente verringern. Daimler begegnet den Restwert- und Kreditrisiken mit entsprechenden Marktanalysen und Bonitätsprüfungen. Zur Absicherung der Zinsänderungsrisiken werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Weitere Informationen zum Kreditrisiko und zu den risikobegrenzenden Maßnahmen des Konzerns können der Anmerkung 30 des Konzernanhangs entnommen werden.

Produktions- und Technologierisiken. Bei der Durchsetzung eines angestrebten Preisniveaus spielen Faktoren wie **Markenimage, Design und Produktqualität** sowie zusätzliche technische Merkmale auf der Basis innovativer Forschung und Entwicklung eine immer wichtigere Rolle. Überzeugende Lösungen, die zum Beispiel ein unfallfreies Fahren unterstützen oder das Verbrauchs- und Emissionsverhalten unserer Fahrzeuge weiter verbessern, wie zum Beispiel die Diesel-Hybrid-Technologie, sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung. Da diese Lösungen in der Regel einen höheren Mitteleinsatz und eine größere technische Komplexität erfordern, nimmt die Herausforderung zu, weitere Effizienzsteigerungen bei gleichzeitiger Einhaltung der Daimler-Qualitätsstandards zu realisieren. Sollte uns eine optimale Lösung dieses Spannungsfelds nicht gelingen, könnte sich dies nachteilig auf die künftige Profitabilität des Konzerns auswirken.

Die **Produktqualität** hat einen wesentlichen Einfluss auf die Entscheidung des Kunden beim Kauf von Pkw und Nutzfahrzeugen. Gleichzeitig nimmt die technische Komplexität infolge zusätzlicher Merkmale, unter anderem auch für die Erfüllung der vielfältigen Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsvorschriften, weiter zu und erhöht die Gefahr der Fehleranfälligkeit der Fahrzeuge. Technische Probleme könnten zu Rückrufaktionen und Reparaturmaßnahmen führen oder sogar Neuentwicklungen notwendig machen. Darüber hinaus kann eine sich verschlechternde Produktqualität zu vermehrten Garantie- und Kulanzansprüchen führen.

Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen. Rechtliche und politische Rahmenbedingungen haben einen großen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die **Emissions-, Verbrauchswert- und Sicherheitsbestimmungen** für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Um die vielfältigen und weltweit oftmals divergierenden Regelungen einzuhalten, sind erhebliche Anstrengungen seitens der Automobilindustrie erforderlich. Wir erwarten, dass wir auch in Zukunft unseren Mitteleinsatz weiter erhöhen müssen, um diese Anforderungen zu erfüllen. Viele Länder haben bereits strengere Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen erlassen bzw. sind im Begriff, entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg zu bringen. Dies trifft unter anderem auf die europäischen Emissions- und Verbrauchswertbestimmungen zu. So sehen die wesentlichen Elemente der Ende 2008 im Europäischen Parlament verabschiedeten CO₂-Verordnung der Europäischen Union ab dem Jahr 2012 eine deutliche Reduzierung des Kohlendioxidausstoßes für Neuwagen vor, wobei stufenweise bis zum Jahr 2015 die gesamte europäische Neuwagenflotte eines Herstellers im Durchschnitt die verbindlichen Grenzwerte einhalten muss. Werden diese Grenzwerte überschritten, müssen die Hersteller Strafzahlungen leisten. Vergleichbare Gesetzesvorschläge gibt es auch in den USA. Wir gehen davon aus, dass wir diese Vorgaben erreichen werden, unseren Mitteleinsatz in der Forschung und Entwicklung jedoch deutlich erhöhen müssen. Daimler verfolgt die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen bereits im Produktentstehungsprozess zu antizipieren.

Beschaffungsmarktrisiken. Risiken auf der Beschaffungsseite ergeben sich für den Konzern aus den **Preisschwankungen bei Rohstoffen**. Nach den Preisrückgängen an den Rohstoffmärkten Ende 2008 ist es in den ersten Monaten 2009 zu einer Bodenbildung der Preise gekommen. Seitdem hat eine Erholung der Preise bei zahlreichen Rohstoffen eingesetzt. Aufgrund der weltweiten Auswirkungen der Finanzkrise bleibt der Ausblick auf die Rohstoffmärkte allerdings ungewiss. Der Weitergabe der Rohstoff- bzw. Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge sind aufgrund des ausgeprägten Konkurrenzdrucks auf den internationalen Automobilmärkten enge Grenzen gesetzt. Den Risiken auf der Beschaffungsseite begegnet Daimler mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Abwehrmaßnahmen einzuleiten. Im Rahmen des Materialmanagements versuchen wir, unter anderem durch technologische Fort-

schritte, die Abhängigkeiten von einzelnen Materialien zu reduzieren. Gegen die Volatilität bei Rohstoffpreisen sichert sich Daimler durch den Abschluss von Langzeitverträgen ab, die kurzfristige Risiken für die Materialversorgung sowie Effekte aus den Preisschwankungen kalkulierbarer machen. Darüber hinaus nutzen wir bei Edelmetallen das Instrumentarium der derivativen finanziellen Sicherungsgeschäfte. Darüber hinaus haben sich die Refinanzierungsmöglichkeiten einiger Zulieferer infolge der Finanzmarktkrise spürbar verschlechtert. So wurden bereits einzelne oder gemeinschaftliche Stützungsmaßnahmen seitens der Fahrzeughersteller notwendig, um deren Produktion und Absatz sicherzustellen. Sollte sich die wirtschaftliche Situation wichtiger Zulieferer nochmals verschlechtern, könnte dies weitere, erhebliche **Stützungsmaßnahmen** erfordern, die das Ergebnis sowie die Finanz- und Vermögenslage von Daimler beeinträchtigen würden. Ausfälle von Zulieferern könnten unsere Fahrzeugproduktion beeinträchtigen.

Informationstechnische Risiken und unvorhersehbare Ereignisse. Die Produktions- und Geschäftsprozesse könnten auch durch **unvorhersehbare Ereignisse**, wie beispielsweise **Naturkatastrophen** oder **terroristische Anschläge**, gestört werden. Das Verbrauchervertrauen würde dadurch spürbar beeinträchtigt werden, und es könnte zu Produktionsunterbrechungen infolge von Zulieferproblemen und verstärkten Sicherheitsmaßnahmen an den Landesgrenzen kommen. Bei der Abwicklung unserer Geschäftsprozesse spielt die **Informationstechnologie** eine immer größere Rolle. Informationen zeitaktuell, vollständig und korrekt vorzuhalten und auszutauschen sowie voll funktionsfähige IT-Applikationen einsetzen zu können sind für ein globales Unternehmen wie Daimler von zentraler Bedeutung. Mögliche Risiken, die im Schadensfall eine Unterbrechung unserer Geschäftsprozesse aufgrund von IT-Systemausfällen oder den Verlust oder die Verfälschung von Daten zur Folge haben könnten, werden deshalb über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und bewertet. Daimler hat geeignete Maßnahmen definiert, damit Risiken vermieden und mögliche Schäden begrenzt werden können. Wir passen diese Maßnahmen laufend an sich verändernde Umstände an.

Diese Aktivitäten sind in einen mehrstufigen IT-Risikomanagementprozess eingebettet. Zum Beispiel minimiert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in den Rechenzentren durch Maßnahmen wie gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Archivierung, Hochverfügbarkeitsrechner sowie entsprechende Notfallpläne. Um den wachsenden Anforderungen an Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit der Daten Rechnung zu tragen, betreiben wir zudem ein eigenes Risikomanagement für die Sicherheit von Informationen. Trotz aller ergriffenen Vorsichtsmaßnahmen können wir nicht vollständig ausschließen, dass Störungen in der Informationstechnologie auftreten und sich negativ auf unsere Geschäftsprozesse auswirken.

Spezifische Risiken im Personalbereich. Der Erfolg von Daimler ist ganz wesentlich vom Know-how und von der Einsatzbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abhängig. Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen wir tätig sind, nach wie vor sehr stark. Unser künftiger Erfolg hängt auch davon ab, inwiefern es uns dauerhaft gelingt, Führungskräfte, Ingenieure und anderes Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Der Einsatz unserer Personalinstrumente berücksichtigt solche bestehenden **Personalrisiken**, trägt zu einer gezielten Nachwuchs- und Know-how-Sicherung bei und stellt gleichzeitig die Transparenz bezüglich unserer Ressourcen sicher. Ein Schwerpunkt unseres Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung unserer Belegschaft. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren dabei unter anderem von den Angeboten der Daimler Corporate Academy und der Transparenz, die durch das weltweit einheitliche Performance- und Potenzialmanagementsystem LEAD geschaffen wird.

Die demografische Entwicklung zwingt das Unternehmen zudem, mit den Veränderungen durch eine alternde Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs zu sichern. Darüber hinaus ist es von zentraler Bedeutung, den Personalbestand möglichst flexibel an Konjunkturschwankungen anzupassen; kontinuierliche Verbesserungsprozesse im Produktionsablauf sowie eine damit einhergehende fortschreitende Automatisierung sind wichtige Voraussetzungen dafür, dem Kostendruck in der Automobilindustrie zu begegnen. Sie stellen gleichzeitig eine weitere Herausforderung an das Personalmanagement des Konzerns dar.

Sonstige branchen- und unternehmensspezifische Risiken.

Der Konzern ist Risiken ausgesetzt, da er Garantien begeben hat und zudem am Mauterhebungssystem beteiligt ist, das Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12t zulässigem Gesamtgewicht erfasst. Der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgt durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der Daimler 45% der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Zusätzlich zur Konsortialmitgliedschaft und zur Kapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH resultieren Risiken aus Garantien, die der Konzern für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems übernommen hat. Eine Inanspruchnahme dieser Garantien könnte entstehen, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen oder bestimmte vertragliche definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, falls die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen aufstellt oder falls die endgültige Betriebserlaubnis verweigert wird. Weitergehende Informationen zu den bedingten Verpflichtungen aus gewährten Garantien sowie zum elektronischen Mautsystem und zu den damit verbundenen Risiken können den Anmerkungen 27 (Rechtliche Verfahren) und 28 (Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

An den Risiken seiner **Beteiligungen**, insbesondere an denen von EADS und Tognum, partizipiert Daimler grundsätzlich entsprechend der jeweiligen Anteilsquote. Sofern der Konzern Beteiligungen nach der Equity-Methode im Konzernabschluss berücksichtigt, belasten Faktoren, die die Profitabilität dieser Unternehmen negativ beeinflussen, anteilig das Konzernergebnis. Zudem können diese Faktoren dazu führen, dass derartige Beteiligungen erfolgswirksam abzuwerten sind. Die EADS ist die bedeutendste Beteiligung des Konzerns, die mit einem Zeitverzug von drei Monaten nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Die EADS hat am 17. Februar 2010 angekündigt, dass sie aufgrund neuer Entwicklungen bei den Verhandlungen über den Militärtransporter A400M die Rückstellungen in ihrem Konzernabschluss für das Jahr 2009 aktualisieren wird. Diese Anpassung erfordert die Spezifizierung wichtiger Parameter und finanzieller Auswertungen, die bis zur Billigung des Daimler-Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat am 1. März 2010 noch nicht abgeschlossen war. Sollte die EADS ihre Rückstellungen erhöhen und damit ihr Ergebnis für das Jahr 2009 belasten, würde sich dies negativ auf den anteiligen Ergebnisbeitrag auswirken, den Daimler im ersten Quartal 2010 für die EADS berücksichtigen wird. Hierdurch könnte die Ergebnisentwicklung des Konzerns im ersten Quartal 2010 wesentlich beeinträchtigt sein.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Daimler ist Marktpreisrisiken in Form von Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen, Commodity-Preisen und Aktienkursen ausgesetzt. Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Daimler steuert und überwacht Marktpreisrisiken vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die von den Pensionsfonds gehaltenen marktsensitiven Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere, sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiko. Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns folgt, dass mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken aus Wechselkursschwankungen verbunden sind. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollar und anderer wichtiger Währungen gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Dies betrifft in besonderem Maße das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Daimler sichert das Währungsexposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkursereignungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften, schrittweise ab. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Euro-Zone gebundenen Netto-Vermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern nicht absichert.

Zinsänderungsrisiko. Daimler nutzt eine Vielzahl von zinsensitiven Finanzinstrumenten dazu, die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler Financial Services, das grundsätzlich eine fristenkongruente Refinanzierung vornimmt. In geringem Umfang wird jedoch auf eine solche verzichtet, wodurch ein Zinsänderungsrisiko besteht. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente wie Zinsswaps und Forward Rate Agreements werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passivstrukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Aktienkursrisiko. Daimler besitzt Anlagen in Aktien und Aktienderivaten. Entsprechend dem internationalen Bankenstandard werden Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert sind, nicht in die Bewertung des Aktienkursrisikos einbezogen. Aktienderivate, die zur Absicherung von at-equity bewerteten Beteiligungen abgeschlossen wurden, sind mit Blick auf den Absicherungszusammenhang ebenfalls nicht Bestandteil der Analyse des Aktienkursrisikos. Das verbleibende Aktienkursrisiko war in den Jahren 2009 und 2008 unbedeutend.

Commodity-Preis-Risiken. Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist Daimler einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teilleistungen und Rohstoffen ausgesetzt. Wir begegnen diesen beschaffungsseitigen Risiken mit einem gezielten Commodity- und Supplier-Risk-Management. In geringem Umfang werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt, mit dem Ziel, die Marktpreisrisiken vornehmlich aus dem Bezug bestimmter Metalle zu reduzieren.

Liquiditätsrisiken. Im normalen Geschäftsverlauf setzen wir Anleihen, Commercial Paper und verbrieft Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein, im Wesentlichen mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu finanzieren. Eine erneute negative Entwicklung an den Kapitalmärkten könnte die Finanzierungskosten des Konzerns wieder erhöhen und seine finanzielle Flexibilität einschränken. Eine Verteuerung der Refinanzierung würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts auswirken; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts hätte zudem negative Folgen für das Fahrzeuggeschäft.

Risiken aus Ratingveränderungen. Die Ratingagenturen Standard & Poor's Ratings Services, Moody's Investors Service, Fitch Ratings und DBRS bewerten die Kreditwürdigkeit von Daimler. Herabstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Ratings würden sich negativ auf die Fremdkapitalkosten des Konzerns auswirken. Mögliche Chancen liegen in Heraufstufungen, die zu geringeren Refinanzierungskosten führen könnten.

Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und dem Management dieser Risiken enthält Anmerkung 30 des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten sowie zu den Pensionsfonds des Konzerns finden sich in den Anmerkungen 29 und 21.

Risiken im Zusammenhang mit den Pensionsplänen. Daimler hat Pensionsverpflichtungen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen, die nicht vollständig durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus Verpflichtungen abzüglich Planvermögen ergibt den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Selbst geringe Änderungen der für die Bewertung der Versorgungspläne verwendeten Annahmen, wie beispielsweise die Absenkung der Diskontierungssätze, könnten zu einem Anstieg der Verpflichtungen führen. Demgegenüber wird der Marktwert der Planvermögen maßgeblich von der Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, insbesondere bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Sowohl höhere Verpflichtungen als auch verminderte Planvermögen oder eine Kombination aus beidem würden den Finanzierungsstatus unserer Versorgungspläne negativ beeinflussen. Höhere Verpflichtungen und geringere Erträge aus den Planvermögen könnten zudem die Nettoaufwendungen im Zusammenhang mit diesen Versorgungsplänen in den Folgeperioden erhöhen.

Rechtliche Risiken

Gegen Daimler sind verschiedene Rechtsstreitigkeiten anhängig bzw. könnten anhängig werden. Bei diesen handelt es sich nach unserer Ansicht im Wesentlichen um normale, routinemäßige und im Zusammenhang mit dem Geschäft des Konzerns stehende Rechtsstreitigkeiten. Der Konzern bildet Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten, wenn die daraus resultierenden Verpflichtungen wahrscheinlich sind und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist. Es ist jedoch möglich, dass aufgrund abschließender Entscheidungen in einigen dieser anhängigen Fälle hierfür gebildete Rückstellungen sich teilweise als unzureichend erweisen und infolgedessen erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen könnten. Dies trifft auch auf Rechtsstreitigkeiten zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren. Obwohl der endgültige Ausgang einzelner Verfahren gegebenenfalls einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Finanz-, Vermögens- und Ertragslage von Daimler haben. Weitere Informationen über rechtliche Verfahren können der Anmerkung 27 des Konzernanhangs entnommen werden.

Gesamtrisiko

Die Gesamtrisikosituation des Konzerns setzt sich aus den Einzelrisiken aller Risikokategorien der Geschäftsfelder und Zentralfunktionen zusammen. Dort sind Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, nicht erkennbar. Die Risiken, die infolge der weltweiten Wirtschaftskrise seit Mitte des Jahres 2008 sehr stark zunahm, haben sich unseres Erachtens im Jahresverlauf 2009 im Zuge der weltwirtschaftlichen Stabilisierung leicht verringert. Vor dem Hintergrund der jedoch nach wie vor bestehenden Unsicherheiten auf den Automobil- und Finanzmärkten, sehen wir in den angestrebten Wachstumszielen und den notwendigen Vorleistungen zur weiteren Reduzierung des Schadstoffausstoßes unserer Fahrzeugflotte weiterhin eine Herausforderung.

Die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen basieren in ihren Grundzügen auf der im Dezember 2009 von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten operativen Planung der Daimler AG für die Jahre 2010 und 2011. Grundlage dieser Planung sind zum einen Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich aus den Einschätzungen renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute ergeben, und zum anderen die Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Chancen und Risiken, welche die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation bieten. Vor dem Hintergrund der aktuellen Prognosen zur Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte sowie der jüngsten Geschäftsentwicklung passen wir unsere Erwartungen laufend an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand im Februar 2010.

Weltwirtschaft

Zu Beginn des Jahres 2010 befindet sich die Weltwirtschaft noch immer in einer Übergangsphase. Einerseits haben wir die Talsohle der schwerwiegendsten Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit inzwischen durchschritten, andererseits gibt es kaum stichhaltige Belege dafür, dass sich tatsächlich schon ein selbsttragender, dauerhafter Aufschwung eingestellt hat. Die zuletzt erfreulichen Wachstumsraten der Realwirtschaft beruhen zu einem wesentlichen Teil auf Sonder- bzw. Einmaleffekten, deren positiver Schub allerdings im weiteren Jahresverlauf an Kraft verlieren wird. Dies gilt beispielsweise für die langsam auslaufenden Wachstumsbeiträge der sich wieder füllenden Lager. Auch bei den staatlichen Konjunkturprogrammen wird vermutlich zur Jahresmitte die Phase der größten Wachstumsimpulse erreicht werden. Konjunkturelle Bremswirkung wird vor allem in den Industrieländern von den Arbeitsmärkten ausgehen. Die im bisherigen Krisenverlauf angestiegene Arbeitslosigkeit sollte zwar in den meisten Ländern in den kommenden Monaten ihren Höhepunkt überschreiten, eine schnelle Rückführung ist allerdings nicht in Sicht. In Verbindung mit wieder etwas höheren Inflationsraten und eher verhaltenen Einkommenszuwächsen dämpft dies bereits jetzt die Wachstumsperspektiven des privaten Konsums. Auch bei der Investitionstätigkeit verhindern die deutlich unterausgelasteten industriellen Kapazitäten eine dynamischere Erholung. Unklar ist, wie sich die weiter erforderlichen Konsolidierungsbemühungen des Finanzmarkts, insbesondere der Banken, auf die Realwirtschaft auswirken werden. Von der Tendenz her ist aber zu erwarten, dass von dieser Seite eher dämpfende Effekte ausgehen – hier vor allem im Hinblick auf die für die Finanzierung des Auf-

schwungs erforderliche Kreditvergabe. Positive Effekte auf die Entwicklung der Weltwirtschaft gehen derzeit von den weiterhin solide wachsenden Schwellenländern sowie vom merklich anziehenden Welthandel aus. Insbesondere aus dem asiatischen Wirtschaftsraum kommen kräftige Wachstumsimpulse, und auch die Volkswirtschaften in Südamerika, im Mittleren und Nahen Osten sowie in Osteuropa sollten wieder spürbar expandieren. Dies wird in Summe allen exportorientierten Volkswirtschaften und damit auch Deutschland zugute kommen. In den zurückliegenden Monaten haben sich daher die Perspektiven für das Wachstum der Weltwirtschaft im Jahr 2010 von 2% auf annähernd 3% verbessert.

Die wesentlichen Risiken für die globale Konjunktur sind erneute Verwerfungen auf den Finanz- und Kapitalmärkten, eine ausgeprägte Anspannung der Kreditmärkte und zu stark anziehende Rohstoffpreise; auch deflationäre Tendenzen, zunehmender Protektionismus sowie ein Wachstumseinbruch in den Schwellenländern können die von uns erwartete Aufwärtsentwicklung gefährden.

Es gibt aber durchaus auch Chancen, dass die staatlichen Anreizprogramme und die unterstützende Geldpolitik eine raschere und stabilere Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft herbeiführen und damit höhere Wachstumsraten möglich sind.

Im Hinblick auf die Entwicklung wichtiger Währungen im Jahr 2010 gehen wir davon aus, dass sich der US-Dollar gegenüber dem Euro im Vergleich zum Jahresdurchschnitt 2009 tendenziell schwächer entwickeln wird. Für das britische Pfund und den japanischen Yen erwarten wir im Jahresdurchschnitt einen leichten Wertzuwachs gegenüber dem Euro. Dabei dürfte die Volatilität der Wechselkurse voraussichtlich eher zunehmen.

Automobilmärkte

Nach heutiger Einschätzung wird die weltweite Automobilnachfrage im Jahr 2010 im Vergleich zum Krisenjahr 2009 in einer Bandbreite zwischen 3 und 4% wachsen. In den USA dürfte sich der Markt für Pkw und sogenannte »Light Trucks« nach den massiven Einbußen der Vorjahre von niedrigem Niveau ausgehend schrittweise erholen. Das Ende der Abwrackprämien bzw. das graduelle Auslaufen dieser Programme werden die Pkw-Nachfrage in Westeuropa vor allem in den Volumen- und Kleinwagensegmenten erheblich belasten, sodass für den westeuropäischen Pkw-Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang der Neuzulassungen zu erwarten ist. Deutschland, das im Jahr 2009 dank der Umweltprämie unter allen westeuropäischen Märkten den stärksten Zuwachs verzeichnete, wird in diesem Jahr voraussichtlich einen deutlich zweistelligen Nachfragerückgang erleiden. Der japanische Pkw-Markt könnte das Vorjahresniveau leicht übertreffen, weil das staatliche Anreizprogramm bis Ende September 2010 verlängert wurde. Die Pkw-Nachfrage in den Schwellenländern wird aus heutiger Sicht im Jahr 2010 moderat wachsen. Märkte wie Russland, die im Vorjahr eine tiefe Krise durchliefen, sollten sich auf niedrigem Niveau leicht erholen. Die Märkte in China und Indien, die im Jahr 2009 aufgrund erheblicher Steuervergünstigungen auf Pkw-Käufe boomten, werden von den erreichten Rekordniveaus aus voraussichtlich weiterhin wachsen – wenn auch nicht mehr so dynamisch wie im Vorjahr. Weltweit betrachtet könnte das Wachstum in den oberen Premiumsegmenten der Pkw-Märkte deutlicher ausfallen als im Gesamtmarkt, weil diese Segmente im Vorjahr kaum von den staatlichen Programmen profitierten und damit im laufenden Jahr keine nennenswerten Rückschläge von dieser Seite zu erwarten haben.

Auch die weltweite Nutzfahrzeugnachfrage dürfte nach der schweren Krise im Vorjahr wieder moderat zulegen. Für die NAFTA-Region wird nach drei deutlich rückläufigen Jahren in Folge im Segment der mittelschweren und schweren Lkw eine Markterholung um 10 bis 15% erwartet. In Europa dürfte die Nachfrage im Segment über 6t voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen, während in Japan bei den mittelschweren und schweren Lkw nach dem schwachen Vorjahr nicht mit einer Nachfragebelebung gerechnet werden kann. Die Lkw-Märkte der großen Schwellenländer dürften sich im Jahr 2010 moderat erholen. In Russland und Osteuropa sollte sich die Nachfrage stabilisieren und im Jahresverlauf erhöhen. In Brasilien und Indien ist nach dem Marktrückgang im Jahr 2009 ebenfalls mit einer Erholung der Lkw-Nachfrage zu rechnen. China wird mit Abstand weltgrößter Markt für mittelschwere und schwere Lkw bleiben und dürfte das hohe Nachfrageniveau in etwa halten.

Die gegenwärtige Krise der Automobilindustrie wird von einem grundlegenden Technologiewandel überlagert. Dies erfordert nicht nur erhebliche Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, sondern bringt auch einen strukturellen Anpassungsprozess mit sich, von dem die gesamte Branche einschließlich der Zulieferkette erfasst wird. Wesentliche Herausforderungen sind nicht nur Nachfrageverschiebungen zwischen den Segmenten und den Regionen, sondern vor allem auch die Erweiterung des Angebots um verbrauchsgünstige und umweltfreundliche Fahrzeuge und Transportlösungen. Neue Konzepte für eine nachhaltige Mobilität werden dabei verstärkt in den Mittelpunkt rücken. Diejenigen Automobilhersteller, die diese Veränderungen aktiv angehen, haben auch künftig hervorragende Wachstumsperspektiven. Chancen eröffnen sich vor allem durch den Einsatz neuer Technologien in der Antriebstechnik. Wer hier eine führende Rolle einnimmt, wird von der Erneuerung der Fahrzeugbestände hin zu umweltfreundlichen und verbrauchsarmen Fahrzeugen profitieren. Insgesamt wird die Fähigkeit, sich durch Innovationen, faszinierende Produkte und starke Marken von den Wettbewerbern zu differenzieren, mehr denn je zum Erfolgsfaktor.

Absatz

Mercedes-Benz Cars wird im Jahr 2010 von der vollen Verfügbarkeit der neuen E-Klasse Modelle profitieren. Nachdem die E-Klasse Limousine, das Coupé und das T-Modell bereits im Verlauf des Jahres 2009 sehr erfolgreich in den Markt eingeführt worden waren, folgte im Januar 2010 das neue E-Klasse Cabriolet. Mit der neuen Generation der S-Klasse, einschließlich der Hybridvariante S 400 HYBRID, haben wir unser Angebot im Luxussegment bereits erheblich aufgewertet. Im September 2010 folgt nun die neue Generation der CL-Klasse. Damit steht unseren Kunden auch im Luxussegment ein hochaktuelles und wettbewerbsstarkes Modellangebot zur Verfügung. Für Absatzimpulse werden ab März 2010 der neue Supersportwagen Mercedes-Benz SLS AMG und ab August 2010 die neue Generation der R-Klasse sorgen. Darüber hinaus bringen wir kontinuierlich weitere sparsame und umweltfreundliche Modellvarianten auf die Straße. Nach den neuen Vier-Zylinder-Motoren im Jahr 2009 werden wir unsere Fahrzeuge ab dem dritten Quartal 2010 sukzessive auch mit neuen und besonders effizienten Sechs- und Acht-Zylinder-Benzinmotoren ausstatten. Unser schon umfangreiches Portfolio an BlueEFFICIENCY-Modellen werden wir bis Ende 2010 auf 76 Modellvarianten erweitern, darunter beispielsweise den E 250 CDI mit überarbeitetem 7-Gang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC und ECO-Start-Stopp-Funktion, der einen Verbrauch von unter 5,0 l/100 km erreichen und weniger als 130 g CO₂/km emittieren wird. Dieses Fahrzeug wird insbesondere für Flottenkunden eine wertvolle Ergänzung des Produktportfolios darstellen. Für die Marke smart erwarten wir von einer neuen Generation des smart fortwo ab dem dritten Quartal 2010 eine Belebung der Nachfrage.

Mit Blick auf unsere Märkte sehen wir in den kommenden Jahren vor allem in China weitere Wachstumspotenziale – nach den deutlichen Rückgängen im Jahr 2009 aber auch in Nordamerika. Demgegenüber sind die Perspektiven in Westeuropa und Japan eher begrenzt. Hier kommt uns jedoch zugute, dass das obere Premiumsegment in diesen Märkten im Jahr 2009 kaum von den staatlichen Kaufanreizprogrammen profitiert hat. Von der erwarteten Kaufzurückhaltung nach dem Auslaufen der jeweiligen Programme ist dieses Marktsegment daher nicht betroffen.

Auf der Basis unseres attraktiven und wettbewerbsfähigen Fahrzeugangebots gehen wir davon aus, dass wir unsere Marktposition auch unter den weiterhin schwierigen Rahmenbedingungen behaupten können. Dabei sollte es möglich sein, den Absatz sowohl im Jahr 2010 als auch im Jahr 2011 zu steigern.

Nach einem Absatzzrückgang von 45% im Jahr 2009 rechnet **Daimler Trucks** für das aktuelle Jahr wieder mit einem Anstieg, der sich dann im Jahr 2011 verstärkt fortsetzen sollte. Wachstumsimpulse erwarten wir dabei zunächst für einige Märkte Lateinamerikas und von einem sehr niedrigen Niveau ausgehend auch für die NAFTA-Region. In Europa rechnen wir hingegen frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2010 mit einer leichten Geschäftsbelebung – eine spürbare Erholung wird dort voraussichtlich erst im kommenden Jahr eintreten. In Asien wollen wir vor allem in den Märkten im Nahen und Mittleren Osten sowie in Japan und Indonesien steigende Verkaufszahlen erreichen.

Die von uns erwartete Absatzbelebung stützt sich auf zahlreiche Produktneuheiten. Die bereits seit mehreren Jahren in Europa bewährte BLUETEC-Technologie geht im Jahr 2010 mit den neuen Motoren in den USA und Kanada an den Start. Damit erfüllen wir die ab dem laufenden Jahr gültigen Emissionsvorschriften EPA 2010. Der neue schwere Freightliner-Lkw Coronado, der seit Anfang 2010 ausgeliefert wird, entspricht nicht nur dem EPA-2010-Standard, sondern überzeugt auch mit erhöhter Wirtschaftlichkeit, modernem Design und einem verbesserten Fahrverhalten. Wir gehen davon aus, dass wir mit den neuen Motoren von der Bestandserneuerung, die in Nordamerika nach nun schon einigen sehr nachfrageschwachen Jahren zu erwarten ist, besonders profitieren können. In Japan werden wir unseren weiterentwickelten schweren Lkw Fuso Super Great anbieten und darüber hinaus einen neuen leichten Lkw einführen. Außerdem erschließen wir mit unserem kontinuierlichen Engagement in den Schwellenländern – insbesondere in den BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China – zusätzliche Wachstumspotenziale.

Bei **Mercedes-Benz Vans** dürfte sich der positive Absatztrend, der von niedrigem Niveau ausgehend bereits seit Mitte des Jahres 2009 anhält, in den Jahren 2010 und 2011 verstärkt fortsetzen. Auf der Produktseite werden die neuen BlueEFFICIENCY-Modelle für Impulse sorgen. Zudem wollen wir den Absatz in China über die Produktion vor Ort deutlich steigern.

Daimler Buses geht davon aus, die weltweit führende Position bei den Omnibussen über 8t mit innovativen und qualitativ hochwertigen Produkten behaupten zu können. Das von uns erwartete Absatzwachstum wird im Jahr 2010 voraussichtlich vor allem von den lateinamerikanischen Märkten und im Jahr 2011 zusätzlich von Europa und Mexiko getragen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** erwartet für das Geschäftsjahr 2010 eine stabile Entwicklung des weltweiten Vertragsvolumens im Fahrzeuggeschäft. Dabei bieten wir dem Fahrzeughandel und den Kunden weiterhin eine umfassende Palette an Finanzdienstleistungsprodukten an und unterstützen so den Fahrzeugabsatz im Konzern. Unser Versicherungsgeschäft wollen wir kontinuierlich ausweiten. Bei der Händler- und Kundenzufriedenheit streben wir weltweit die führende Position an.

Auf Basis unserer Annahmen zur Entwicklung wichtiger Absatzmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder erwarten wir für den **Daimler-Konzern**, dass der Absatz im Jahr 2010 insgesamt gesteigert werden kann; im Jahr 2011 sollte dann ein weiterer spürbarer Absatzanstieg erreichbar sein.

Umsatz und Ergebnis

Nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2009 gehen wir davon aus, dass der **Umsatz** von Daimler im Jahr 2010 zwar wieder steigt, aber noch deutlich unter dem Niveau des Jahres 2008 liegen wird. Das Wachstum wird dabei voraussichtlich von allen automobilen Geschäftsfeldern getragen. Mit einem weiteren Anstieg des Geschäftsvolumens rechnen wir für 2011, sofern sich die erwartete Belebung der Automobilmärkte fortsetzt.

Die **Ergebnissituation des Daimler-Konzerns** und seiner Geschäftsfelder wird auch im Jahr 2010 durch die im Vergleich zu den Jahren 2007 und 2008 weiterhin schwache Verfassung wichtiger Märkte beeinträchtigt. Bereits im Jahr 2009 haben wir jedoch kurzfristig wirksam werdende Maßnahmen zur Kosteneinsparung mit einem Gesamtvolumen von 5,3 Mrd. € umgesetzt, die es uns erlauben, auch unter schwierigen Marktbedingungen positive Ergebnisse zu erwirtschaften. Der Erfolg dieser Maßnahmen hat sich bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 gezeigt und wird auch im Ergebnis des Jahres 2010 wirksam werden. Darüber hinaus haben wir die in allen Geschäftsfeldern laufenden Programme zur Effizienzsteigerung intensiviert und teilweise um strukturelle Komponenten erweitert. Gleichzeitig erhöhen wir die Vorleistungen für die Zukunftssicherung: Unsere Forschungs- und Entwicklungsarbeit treiben wir im Rahmen der Initiative »Der Weg zur emissionsfreien Mobilität« gezielt voran – und hier machen wir keine Abstriche. Die Umweltfreundlichkeit und Verbrauchseffizienz unserer Fahrzeuge werden wir über den Einsatz neuer Technologien weiter verbessern und gleichzeitig mit unseren typischen Produkteigenschaften Sicherheit, Komfort und vor allem Faszination am Markt überzeugen. Insbesondere in den BRIC-Staaten bauen wir Produktionsstätten und Vertriebsstrukturen auf und schaffen dadurch die Voraussetzungen dafür, vom Wachstum dieser Märkte profitieren zu können.

Für den Daimler-Konzern erwarten wir für das Jahr 2010 in einem herausfordernden wirtschaftlichen Umfeld ein EBIT aus dem laufenden Geschäft von mehr als 2,3 Mrd. €. Maßgeblich hierfür sind unsere verstärkten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, eine moderate Aufwärtsentwicklung unserer wichtigsten Märkte und der Markterfolg unserer neuen Produkte, insbesondere der E-Klasse. Sofern sich die Belegung der Absatzmärkte wie erwartet fortsetzt, sollten wir die Ertragskraft im Jahr 2011 weiter steigern können. Demgegenüber werden wir die Risiken der automobilen Wertschöpfungskette weiter im Auge behalten.

Für das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erwarten wir im Jahr 2010 ein EBIT von mehr als 1,5 Mrd. €. Hierzu dürften einerseits das höhere Absatzvolumen und andererseits höhere Margen beitragen. Belastend könnten hingegen die nach wie vor sehr angespannte Wettbewerbssituation in den für uns wichtigen Märkten Nordamerika, Osteuropa und Japan sowie Währungseffekte wirken. Hinzu kommt, dass wir erhebliche Mittel in die Entwicklung und Fertigung neuer Antriebstechnologien und innovativer Sicherheitssysteme investieren, um unsere Wettbewerbsposition in diesem schwierigen Marktumfeld zu verbessern. Mittelfristig erwarten wir aber, durch den Markterfolg unserer Produkte, die Erschließung neuer Märkte und weitere Effizienzsteigerungen die Ertragskraft wieder deutlich steigern zu können.

Aufgrund eines höheren Absatzvolumens, das jedoch weiterhin deutlich unter dem Rekordniveau des Jahres 2008 liegen dürfte, erwartet das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** im Jahr 2010 ein EBIT von rund 200 Mio. €. Im Rahmen unseres Global Excellence Programmes haben wir verschiedene Initiativen eingeleitet, welche die Ergebniseffekte der derzeit ungünstigen Marktsituation abfedern. Dazu gehören auch die bereits im Oktober 2008 gestartete Repositionierung von Trucks NAFTA sowie die Neuausrichtung von Trucks Asia, die wir im Mai 2009 in Angriff genommen haben. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, künftig auch bei Produktions- und Absatzvolumina, die deutlich unter dem hohen Niveau der Jahre 2007 und 2008 liegen, angemessene Ergebnisse erwirtschaften zu können.

Infolge der von uns erwarteten Absatzsteigerung in Verbindung mit den positiven Effekten aus den Maßnahmen zur Effizienzsteigerung erwarten wir für das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** im Jahr 2010 ein EBIT in der Größenordnung von 250 Mio. €.

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses**, das im Jahr 2009 trotz rückläufiger Nachfrage in den Kernmärkten ein deutlich positives Ergebnis erwirtschaftet hat, rechnet für das Jahr 2010 mit einem EBIT von rund 180 Mio. €.

Daimler Financial Services wird im Geschäftsjahr 2010 seine Strategie mit dem Fokus auf Effizienzsteigerung fortsetzen. Dazu gehören auch Maßnahmen zur Harmonisierung der weltweiten Prozess- und Systemlandschaft sowie die Minimierung der Kreditrisiken. Diese Maßnahmen sollten sich positiv im Ergebnis niederschlagen. Außerdem gehen wir davon aus, dass sich unsere Aufwendungen für Kreditrisiken im Zuge der wieder etwas stabileren Verfassung der Weltwirtschaft verringern werden. Vor diesem Hintergrund erwartet Daimler Financial Services für das Jahr 2010, das EBIT auf mindestens 350 Mio. € verbessern zu können.

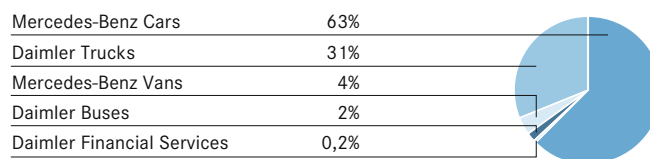
In der Überleitung von der Summe der Geschäftsfelder zum Konzern-EBIT rechnet Daimler mit einem Aufwand von rund 200 Mio. €.

Vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise und der daraus resultierenden Risiken hatte Daimler im Jahr 2009 bewusst eine höhere **Liquidität** vorgehalten. Auch für 2010 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten und dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Im Zuge eines sich stabilisierenden Umfelds sowie aufgrund der von uns erwarteten positiven Ergebnisentwicklung wird Daimler seine vorgehaltene Liquidität tendenziell reduzieren.

Angesichts des Konzernergebnisses von -2,6 Mrd. € haben Vorstand und Aufsichtsrat entschieden, für das Jahr 2009 auf die Ausschüttung einer Dividende zu verzichten. Ausschlaggebend dafür sind ausschließlich die Geschäftsentwicklung und die Ergebnissituation im abgelaufenen Jahr und nicht die Erwartungen bezüglich des Jahres 2010. In den kommenden Jahren wollen wir unsere Aktionäre wieder in angemessener Form am Unternehmensgewinn beteiligen.

Sachinvestitionen 2010–2011

in %



Chancen und Risiken

Die Basis unserer Einschätzungen für die Jahre 2010 und 2011 sind insgesamt stabile politische Rahmenbedingungen sowie die Annahme, dass der Tiefpunkt der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise tatsächlich durchschritten wurde und sich der zögerliche Aufwärtstrend der weltweiten Automobilmachfrage in den Jahren 2010 und 2011 fortsetzt. Zusätzliche Chancen und Risiken können sich aus der Entwicklung der Wechselkurse und der Rohstoffpreise ergeben sowie aus den von uns unterstellten Einschätzungen zum Markterfolg unserer Produkte.

Die Risiken, die sich aus Wechselkursschwankungen für unser Geschäft ergeben, haben wir für das Jahr 2010 über geeignete Finanzinstrumente bereits weitgehend abgesichert. So liegen die Sicherungsquoten beim US-Dollar und beim britischen Pfund bei rund 60% und beim japanischen Yen sogar noch höher.

Für eine günstigere Geschäftsentwicklung bei Daimler in den Jahren 2010 und 2011 sehen wir Chancen, wenn die Krise der Weltwirtschaft deutlich schneller überwunden wird als allgemein erwartet und dadurch auch die Automobilmärkte frühzeitiger wieder in die Größenordnung der Jahre 2007 und 2008 hineinwachsen.

Mittelfristig eröffnen sich vor allem durch den Ausbau unserer Präsenz in Asien und Osteuropa zusätzliche Wachstumschancen. Über unsere Aktivitäten vor Ort schaffen wir die Voraussetzungen dafür, diese Chancen zu nutzen. Gemeinsam mit unseren lokalen Partnern erweitern wir in China die Produktion von Pkw und Transportern und sind dabei, die Fertigung von Lkw und Lkw-Motoren aufzubauen. Auch in Indien erhöhen wir die Fertigungskapazitäten für Pkw und errichten ein neues Lkw-Werk. In Russland intensivieren wir die Partnerschaft mit dem Lkw-Hersteller Kamaz und in Ungarn haben wir mit dem Bau eines Pkw-Werkes begonnen.

Darüber hinaus ergeben sich mittelfristig beträchtliche Chancen aus den grundlegenden Veränderungen in der Fahrzeugtechnologie, die sich für die kommenden Jahre abzeichnen. Wenn es – wie von uns angestrebt – gelingt, mit innovativen Technologien eine Vorreiterrolle bei Fahrzeugen und Lösungskonzepten für nachhaltige Mobilität einzunehmen, dann können sich sowohl beim Absatz als auch beim Ergebnis zusätzliche Wachstumspotenziale ergeben.

Investitionen

Auch in den kommenden Jahren konzentrieren wir unsere Investitionsbudgets auf Projekte, die für den Markterfolg unserer Produkte besonders wichtig sind. Aufgrund neuer Anforderungen an unsere Produkte und der Notwendigkeit, nachhaltige Lösungen für die künftige Mobilität anzubieten, werden wir in den Jahren 2010 und 2011 insgesamt mehr als 8 Mrd. € für Sachinvestitionen aufwenden. Vor allem bei Mercedes-Benz Cars und auch bei Daimler Trucks sind die geplanten Sachinvestitionen deutlich höher als in den Jahren zuvor. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars liegt der Schwerpunkt auf Vorleistungen für neue Fahrzeuge wie zum Beispiel die Nachfolgemodelle der A- und B-Klasse, die neue M-Klasse oder den neuen SL. Das größte Projekt ist die Erweiterung unseres Modellangebots im A/B-Klasse Segment: Allein dafür investieren wir an den Standorten Rastatt und Kecskemét, Ungarn, rund 1,4 Mrd. €. Umfangreiche Motorenfamilien vorgesehen. Daimler Trucks wird in den kommenden Jahren vor allem in Folgegenerationen bestehender Produkte investieren. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Bau eines Lkw-Werks in Indien. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Investitionen für die Modellpflege bei den Transportern Vito und Viano im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Vorleistungen für neue Modelle.

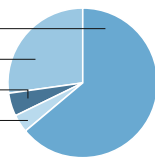
Sachinvestitionen

	Ist 2008	Ist 2009	2010-2011
in Milliarden €			
Daimler-Konzern	3,6	2,4	8,1
Mercedes-Benz Cars	2,2	1,6	5,1
Daimler Trucks	1,0	0,6	2,5
Mercedes-Benz Vans	0,2	0,1	0,3
Daimler Buses	0,1	0,1	0,2
Daimler Financial Services	0,04	0,01	0,02

Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2010–2011

in %

Mercedes-Benz Cars	64%
Daimler Trucks	27%
Mercedes-Benz Vans	5%
Daimler Buses	4%



Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen auszubauen. Vor allem durch innovative Lösungen für eine emissionsarme und sichere Mobilität wollen wir uns Vorteile im Wettbewerb verschaffen.

Im Zeitraum von 2010 bis 2011 plant Daimler insgesamt 9,7 Mrd. € für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten einzusetzen. Davon entfallen 6,1 Mrd. € auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Die wesentlichen Projekte sind hier die Nachfolgemodelle für die A/B-Klasse, die M-Klasse und den smart sowie neue Motoren und alternative Antriebssysteme. Auch bei Daimler Trucks werden sich die Forschungs- und Entwicklungskosten weiterhin auf einem hohen Niveau bewegen. Die Schwerpunkte liegen dabei auf der Entwicklung und Anpassung neuer Motorengenerationen, mit denen wir die sich laufend verschärfenden Abgasvorschriften erfüllen, sowie auf Folgegenerationen bestehender Produkte. Die Weiterentwicklung der Motoren im Hinblick auf künftige Abgasnormen ist bei Mercedes-Benz Vans ein wichtiger Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt. Bei Daimler Buses spielen Entwicklungen für Nachfolgenerationen der heutigen Produkte, die Anpassung an künftige Abgasnormen sowie neue alternative Antriebssysteme eine wichtige Rolle.

Über die oben genannten Projekte hinausgehend hat Daimler im Forschungsbudget umfangreiche Mittel für neue Technologien eingeplant, mit denen wir die Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs verbessern wollen.

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2008	Ist 2009	2010-2011
in Milliarden €			
Daimler-Konzern	4,4	4,2	9,7
Mercedes-Benz Cars	3,0	2,7	6,1
Daimler Trucks	1,1	1,1	2,6
Mercedes-Benz Vans	0,2	0,2	0,5
Daimler Buses	0,2	0,2	0,4

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor dem Hintergrund der erwarteten Geschäftsentwicklung werden die Produktionsumfänge in den Jahren 2010 und 2011 zwar ansteigen, aber hinter dem Niveau der Jahre 2007 und 2008 zurückbleiben. Berücksichtigt man ferner die angestrebten Produktivitätsfortschritte, geht Daimler davon aus, dass die Zahl der Beschäftigten insgesamt in der Tendenz zurückgehen wird.

Vorausschauende Aussagen:

Dieser Geschäftsbericht enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung zukünftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine nicht eintretende weitere Verbesserung oder eine erneute Verschärfung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein erneuter Rückgang der Konsumentennachfrage und der Investitionen in Westeuropa oder den USA oder ein Abschwung in bedeutenden asiatischen Volkswirtschaften, eine Fortdauer oder eine weitere Verschlimmerung der angespannten Situation an den Kredit- und Finanzmärkten, die zu erneut steigenden Kosten der Kapitalbeschaffung oder zu einer Einschränkung unserer Finanzierungsmöglichkeiten führen könnte, Veränderungen der Wechselkurse oder Zinssätze, die Möglichkeit weiterhin verbrauchsgünstige und umweltfreundliche Produkte anzubieten, eine dauerhafte Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge, die Einführung von verbrauchsgünstigen Produkten durch Wettbewerber und ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte oder Dienstleistungen, wodurch unsere Möglichkeit der hinreichenden Auslastung unserer Produktionskapazitäten sowie unsere Möglichkeit von Preissteigerungen beschränkt sein könnte, Preiserhöhungen bei Kraftstoff, Rohstoffen und Edelmetallen, Unterbrechungen der Produktion, die auf Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, ein weiterer Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsprogrammen in allen unseren Geschäftsfeldern, einschließlich der erfolgreichen Repositionierung unseres Nutzfahrzeuggeschäftes im NAFTA-Raum und in Asien, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir eine Beteiligung halten, insbesondere EADS, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemission, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie die Beendigung laufender behördlicher Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risikobericht« sowie unter den Überschriften »Risk Factors« und »Legal Proceedings« in dem Geschäftsbericht nach »Form 20-F« beschrieben sind, der bei der US-Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

Alle Geschäftsfelder von Daimler waren von den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise betroffen. Zwar konnten wir unsere Marktposition in vielen Bereichen behaupten oder sogar ausbauen, der dramatische Einbruch der Automobilmärkte führte aber auch bei uns zu deutlichen Absatzrückgängen. So verringerte sich der Absatz bei Mercedes-Benz Cars um 14%, bei Daimler Trucks um 45%, bei Mercedes-Benz Vans um 42% und bei Daimler Buses um 20%. Als Folge des insgesamt niedrigeren Fahrzeugabsatzes hat sich auch das Neugeschäft von Daimler Financial Services um 15% verringert. Nach einem schwachen ersten Halbjahr war die Geschäftsentwicklung bei Daimler im dritten und vierten Quartal insgesamt wieder deutlich positiver. Bei Mercedes-Benz Cars war dies vor allem auf den Erfolg der neuen E-Klasse Modelle zurückzuführen.



120 - 123

Mercedes-Benz Cars

- Absatz um 14% zurückgegangen
- Neue E-Klasse führend in ihrem Marktsegment
- Deutliche Fortschritte auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität
- EBIT von -500 Mio. € im Gesamtjahr
- Positives EBIT von 1,0 Mrd. € im zweiten Halbjahr

124 - 127

Daimler Trucks

- Absatz aufgrund weltweiter Marktschwäche deutlich gesunken
- Neue Initiativen zur Erschließung von Wachstumsmärkten
- Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge vorgestellt
- EBIT mit -1,0 Mrd. € erwartungsgemäß deutlich unter Vorjahr

128 - 129

Mercedes-Benz Vans

- Absatz marktbedingt deutlich unter Vorjahr
- Führende Marktposition im europäischen Markt weiter ausgebaut
- Modellportfolio mit effizienten Technologien deutlich aufgewertet
- EBIT von 26 Mio. €

130 - 131

Daimler Buses

- Absatz in schwierigem Marktumfeld unter hohem Vorjahresniveau
- Stadtbusgeschäft in Westeuropa mit stabiler Geschäftsentwicklung
- Alternative Antriebstechnologien im Fokus
- EBIT mit 183 Mio. € deutlich positiv

132 - 133

Daimler Financial Services

- Gestärkte Marktpräsenz trotz schwieriger Finanzmärkte und verringerter Absatzbasis
- Fokus auf Risikominimierung und Effizienzsteigerung
- Ausbau der weltweiten Versicherungsaktivitäten
- EBIT von 9 Mio. €

Mercedes-Benz Cars. Absatz um 14% zurückgegangen. Neue E-Klasse führend in ihrem Marktsegment. Deutliche Fortschritte auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität. EBIT von -500 Mio. € im Gesamtjahr. Positives EBIT von 1,0 Mrd. € im zweiten Halbjahr.

	2009	2008	09/08
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	(500)	2.117	.
Umsatz	41,318	47.772	-14
Umsatzrendite	(1,2%)	4,4%	.
Sachinvestitionen	1,618	2.246	-28
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2,696	2.994	-10
davon aktiviert	913	1.060	-14
Produktion	1.031.562	1.338.245	-23
Absatz ¹	1.093.905	1.273.013	-14
Beschäftigte (31.12.)	93,572	97.303	-4

Absatz ¹	2009	2008	09/08
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Mercedes-Benz	975	1.126	-13
davon: A-/B-Klasse	215	250	-14
C-/CLK-/SLK-Klasse	323	448	-28
E-/CLS-Klasse	212	173	+23
S-/CL-/SL-Klasse/ SLR/Maybach	57	93	-39
M-/R-/GL-/GLK-/ G-Klasse	167	161	+4
smart	114	139	-18
Mercedes-Benz Cars ¹	1.094	1.273	-14
davon: Westeuropa	623	733	-15
davon: Deutschland	298	332	-10
NAFTA	236	282	-17
davon: USA	203	251	-19
China	67	49	+39
Japan	27	37	-28

¹ Einschließlich in Südafrika gefertigter und/oder verkaufter Mitsubishi Fahrzeuge.

Marktschwäche belastet Geschäftsentwicklung. Mercedes-Benz Cars mit den Marken Mercedes-Benz, Maybach und smart hat im Berichtsjahr 1.093.900 (i.V. 1.273.000) Fahrzeuge abgesetzt. Einem schwachen ersten Halbjahr stand dabei eine bessere zweite Jahreshälfte gegenüber. Der Umsatz verringerte sich als Folge des Absatzrückgangs um 14% auf 41,3 Mrd. €. Das EBIT war im Gesamtjahr mit -0,5 Mrd. € negativ. Aufgrund der umfangreichen Maßnahmen, die wir ergriffen haben, um die Kosten zu senken und die Effizienz zu steigern, konnte jedoch im zweiten Halbjahr mit 1,0 Mrd. € wieder ein positives Ergebnis erwirtschaftet werden.

Mercedes-Benz behauptet sich in schwierigem Umfeld. Die Marke Mercedes-Benz hat im Jahr 2009 974.700 (i.V. 1.125.900) Fahrzeuge ausgeliefert. Damit haben wir uns – in einem gerade für hochwertige Pkw schwierigen Umfeld – gut behauptet. Unsere Limousinen der S-, E- und C-Klasse sind in ihren jeweiligen Marktsegmenten weltweit führend, und bei den Geländewagen im Premiumsegment ist kein Hersteller so erfolgreich wie Mercedes-Benz.

In der zweiten Jahreshälfte hat sich die Absatzsituation für unsere Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert. Hierzu hat vor allem der Erfolg unserer neuen E-Klasse beigetragen. Insgesamt stiegen die Auslieferungen im E-Klasse Segment im Jahr 2009 um 23% auf 212.100 Fahrzeuge. Die neue E-Klasse Limousine, die seit Ende März erhältlich ist, war von Anfang an sehr erfolgreich und hat sich in ihrem Segment als Marktführer etabliert. Auch das neue E-Klasse Coupé, das wir seit Juni verkaufen, stößt bei den Kunden auf großes Interesse; das dritte Modell der neuen E-Klasse, das E-Klasse T-Modell, wird in Westeuropa erst seit Ende November ausgeliefert. Die neue Generation der S-Klasse war trotz neuer Modelle der Wettbewerber weiterhin weltweit die meistverkaufte Luxuslimousine. Der Absatz von Mercedes-Benz im Luxussegment (S-, CL-, SL-Klasse, SLR und Maybach) erreichte insgesamt 57.100 (i.V. 92.900) Fahrzeuge. Dabei hat der neue S 400 HYBRID unsere Erwartungen deutlich übertroffen. Auch infolge der Ablösung des Coupés CLK verringerten sich die Verkäufe im C-Klasse Segment (C-, CLK- und SLK-Klasse) im Berichtszeitraum auf 322.800 (i.V. 448.400) Fahrzeuge. Dagegen konnte Mercedes-Benz den Absatz im Geländewagensegment (M-, R-, GL-, GLK- und G-Klasse) auf 167.200 (i.V. 161.300) Fahrzeuge steigern – unter anderem wegen des Markterfolgs des neuen kompakten Geländewagens GLK. Von den Fahrzeugen der A- und B-Klasse haben wir 215.500 (i.V. 250.300) abgesetzt.

In den USA sank der Absatz von Mercedes-Benz Pkw um 16% auf 188.500 Fahrzeuge. Die neuen Modelle der E-Klasse und die überarbeitete S-Klasse sorgten aber für neue Impulse und zweistellige Wachstumsraten im vierten Quartal. In Kanada konnte Mercedes-Benz die Auslieferungen erneut um 19% auf 24.700 Einheiten steigern. In Deutschland haben wir mit 265.500 (i. V. 300.900) abgesetzten Fahrzeugen unsere führende Marktposition im Premiumsegment behauptet; in den anderen Ländern Westeuropas wurden insgesamt 267.200 (i. V. 328.400) Fahrzeuge ausgeliefert. Sehr positiv entwickelte sich das Geschäft in einigen Schwellenländern. So ist Mercedes-Benz zum Beispiel in China weiterhin die am schnellsten wachsende Premiummarke: Dort stieg der Absatz um 34% auf 65.200 Fahrzeuge und die Verkäufe an Endkunden nahmen sogar um 65% zu. Für unsere S-Klasse ist China inzwischen der wichtigste Markt.

Neue E-Klasse erfolgreich eingeführt. Die herausragenden Produktneuheiten von Mercedes-Benz waren im Berichtsjahr die Limousine, das Coupé und das T-Modell der E-Klasse. Die E-Klasse Limousine, die wir bereits im März erfolgreich eingeführt haben, verkörpert auf faszinierende Weise die Grundwerte der Marke Mercedes-Benz wie Sicherheit, Komfort, Design, Qualität und Effizienz. In der neuen E-Klasse ging eine Reihe technischer Innovationen an den Start, die weltweit kein anderes Automobil in dieser Fahrzeugklasse bietet – von der Müdigkeitserkennung über die automatische Vollbremsung bei akuter Aufprall-Unfallgefahr bis hin zum Adaptiven Fernlicht-Assistenten und zur aktiven Motorhaube. Nur wenige Wochen nach dem erfolgreichen Start der Limousine ist das neue E-Klasse Coupé im Mai vom Markt sehr positiv aufgenommen worden. Nicht nur mit seinem dynamischen Design, sondern auch mit den neuen effizienten und leistungsstarken Motoren setzt das sportliche Coupé Akzente. Im November 2009 haben wir die E-Klasse Familie um ein weiteres Mitglied ergänzt. Herausragend beim neuen T-Modell sind das faszinierende Design, ein neues, intelligentes Ladesystem, das Be- und Entladen erheblich erleichtert, sowie die serienmäßige Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse. Bis Ende des Jahres 2009 haben wir bereits mehr als 160.000

Limousinen, Coupés und T-Modelle der neuen E-Klasse abgesetzt. Als viertes Modell der E-Klasse Familie wurde im Dezember 2009 das E-Klasse Cabriolet vorgestellt, das seit Januar 2010 bestellt werden kann.

Weitere Modellneuheiten 2009. Mit einem dynamischeren Design, noch mehr Komfort, neuen Assistenzsystemen und weiteren verbrauchsgünstigen Versionen mit V6- oder V8-Motoren haben wir im Jahr 2009 auch unsere S-Klasse deutlich aufgewertet. Der Geländewagen GL überzeugte im neuen Modelljahr durch ein noch attraktiveres Interieur und Exterieur sowie einem bis zu 8% niedrigeren Verbrauch. Für Aufsehen sorgte zudem der exklusive SLR Stirling Moss, der den Abschluss der aktuellen SLR Familie bildet und auf 75 Exemplare begrenzt wurde.

Neue sparsame Motoren. Unser Angebot an Verbrennungsmotoren haben wir mit neuen Vierzylinder-Diesel- und -Benzinmotoren aufgewertet. Die neuen Aggregate überzeugen mit hoher Leistung und herausragenden Laufeigenschaften bei niedrigem Verbrauch. So ist die C 220 CDI BlueEFFICIENCY Limousine mit 125 kW/170 PS die sparsamste C-Klasse aller Zeiten: Ihr kombinierter Verbrauch liegt bei 4,8 l Dieselkraftstoff pro 100 km (CO₂-Ausstoß: 127 g/km) – ein Bestwert in ihrer Klasse. Der neu entwickelte Vierzylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung kommt unter anderem im E 200 CGI BlueEFFICIENCY (135 kW/184 PS) zum Einsatz. Dieses Fahrzeug ist serienmäßig mit ECO Start-Stopp-Funktion ausgestattet und verbraucht nur 7,3 l Superbenzin je 100 km (kombinierter NEFZ-Verbrauch). Das entspricht 169 g CO₂/km.

CO₂-Ausstoß auf 160 g/km verringert. Auf unserem Weg zur emissionsfreien Mobilität sind wir im Berichtsjahr weitere wichtige Schritte vorangekommen. Dabei haben wir die Meilensteine, die bereits im Jahr 2007 auf der Internationalen Automobilausstellung vorgestellt wurden, wie geplant erreicht. Den CO₂-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw konnten wir im Berichtsjahr um 7% auf 160 g/km verringern. Bis zum Jahr 2012 wollen wir die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der EU auf unter 140 g/km senken (vgl. hierzu auch S. 10 ff. und 136 ff.).

Seit Januar 2010 heißt es: »Vier Jahreszeiten, vier Personen« – das Motto des neuen E-Klasse Cabriolets verspricht Ganzjahrestauglichkeit.



Hybridtechnologie in der S- und M-Klasse. Im Rahmen der Hybridisierung unseres Fahrzeugangebots sind die ersten beiden Fahrzeuge an den Start gegangen. Seit Juni 2009 wird der S 400 HYBRID, die weltweit sparsamste Luxuslimousine mit Benzinmotor, an unsere Kunden ausgeliefert. Bei hervorragenden Fahrleistungen beträgt der Kraftstoffverbrauch dieser Luxuslimousine nur 7,9 l/100 km – das ergibt einen CO₂-Ausstoß von 186 g/km. Über modernste Hybridtechnologie verfügt auch der für den US-Markt konzipierte ML 450 HYBRID, der im Frühjahr vorgestellt wurde. Er zeichnet sich vor allem durch eine hohe Effizienz sowohl im innerstädtischen »Stop-and-go-Verkehr« als auch bei zügiger Überlandfahrt aus.

Zero-Emission-Fahrzeuge in Serie. Seit Jahresende 2009 werden mit der Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL und dem smart fortwo electric drive die ersten lokal emissionsfreien Elektrofahrzeuge unter Serienbedingungen gefertigt. Die B-Klasse F-CELL überzeugt mit souveränen Fahrleistungen und beweist ihre Alltagstauglichkeit unter anderem mit einer Reichweite von rund 400 km. Im Frühjahr 2010 werden die ersten von circa 200 Fahrzeuge an Kunden in Europa und den USA ausgeliefert. Der neue smart fortwo electric drive ist mit einer hocheffizienten Lithium-Ionen-Batterie ausgerüstet, die an einer haushaltsüblichen Steckdose aufgeladen werden kann. Eine Batterieladung kostet derzeit in Deutschland rund 2 € und ermöglicht eine Reichweite von rund 135 km; das macht den smart zu einer attraktiven Alternative für die Mobilität im urbanen Raum. Der neue smart fortwo electric drive wird zunächst in Berlin und anderen Metropolen Europas sowie in den USA an ausgewählte Kunden verleast. Ab 2012 wird er für jeden Interessenten verfügbar sein.

smart fortwo cdi überzeugt mit mehr Leistung. Deutlich stärker, aber genauso sparsam und umweltfreundlich wie zuvor geht der smart fortwo cdi in das Modelljahr 2010. Sein Dreizylinder-Diesel-Motor leistet nun mit 40 kW/54 PS – 21% mehr als sein Vorgänger. Wie bisher begnügt er sich auf 100 km mit 3,4 l Dieselkraftstoff (NEFZ). Mit 86 g CO₂/km ist er nach wie vor das verbrauchsärmste Serienfahrzeug mit Verbrennungsmotor.

Nach einem sehr erfolgreichen Vorjahr ging der Absatz des smart fortwo im dritten Verkaufsjahr des aktuellen Modells auf 113.900 (i. V. 139.000) Fahrzeuge zurück. Die wichtigsten Märkte waren Deutschland mit 32.200 Fahrzeugen, Italien (28.600 Fahrzeuge) und die USA (14.400 Fahrzeuge).

car2go – ein Erfolgskonzept für individuelle Mobilität. Das Mobilitätskonzept car2go, das wir seit März 2009 in Ulm der Öffentlichkeit anbieten, ist ein voller Erfolg. Mehr als 15.000 Kunden bzw. 15 Prozent aller Ulmer mit Führerschein haben sich registrieren lassen. Die car2go-Kunden können einen der 200 im Stadtgebiet verteilten blau-weißen smart fortwo cdi rund um die Uhr spontan mieten bzw. mit dem Handy oder über das Internet buchen. Die Nutzungsdauer ist beliebig lang; danach wird das Fahrzeug wieder auf einem öffentlichen Parkplatz innerhalb des Geschäftsgebietes abgestellt und die Miete zum Preis von 19 Cent pro Minute wird beendet. Im November startete Daimler mit car2go und 200 smart fortwo Modellen in Austin, Texas, das erste internationale Projekt. Zahlreiche Städte aus aller Welt sind mittlerweile an diesem zukunftsweisenden Konzept interessiert.

Maybach Zeppelin – Wiedergeburt eines Automobil-Mythos. Mit dem Maybach Zeppelin krönt die Marke Maybach die Modellpalette ihrer Luxuslimousinen. Eine außergewöhnliche Lackierung mit farbig abgesetzter Schulterlinie und aufwendig verarbeitete exquisite Materialien im Innenraum kennzeichnen den einzigartigen Stil des stärksten Maybach aller Zeiten. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 200 Maybach-Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert.

Mercedes-Benz SLS AMG – der neue Flügeltürer. Für automobile Faszination und High-Tech auf höchstem Niveau steht der neue Mercedes-Benz SLS AMG, den wir im September auf der IAA 2009 in Frankfurt vorgestellt haben. Der Supersportwagen begeistert mit puristischem Design, konsequentem Leichtbau, überlegener Fahrdynamik und vorbildlicher Sicherheit. Als Konzeptfahrzeug wurde auch ein elektrisch angetriebener SLS AMG mit lokal emissionsfreiem High-Tech-Antrieb präsentiert, der mit einer Gesamtleistung von 392 kW und 880 Newtonmeter Drehmoment das hohe Leistungsniveau des SLS AMG mit Verbrennungsmotor erreicht. Zu den neuen Modellen der Performance-

Intelligentes Ladesystem, adaptives Dämpfungssystem: Verbesserungen in Funktionalität und Fahrwerk – zwei Highlights des neuen E-Klasse T-Modells.



Marke AMG zählten im Berichtsjahr auch der C 63 AMG mit Performance Package Plus und der neue E 63 AMG als Limousine und als T-Modell.

Weitere Effizienzsteigerungen in den Werken. Im Jahr 2009 haben wir die Produktivität von Mercedes-Benz Cars, gemessen in Hours per Vehicle (HPV), trotz der reduzierten Produktionsprogramme gegenüber dem Vorjahr um weitere 2% verbessert (2008: 8%). Der Produktivitätsfortschritt war dabei in der zweiten Jahreshälfte deutlich größer als im Jahresdurchschnitt. Hierzu hat die Anpassung der Personalkapazitäten durch die ab April 2009 mögliche Nutzung entsprechender Arbeitszeitmodelle beigetragen.

Entscheidung über Neuordnung der Produktionsstruktur.

Im Dezember 2009 haben wir entschieden, die Produktion der C-Klasse in Deutschland ab dem Jahr 2014 im Werk Bremen zu bündeln und die Fahrzeuge für die regionalen Märkte in den USA, in China und in Südafrika zu fertigen. Damit steigert das Unternehmen seine Wettbewerbsfähigkeit, verringert die Abhängigkeit von Wechselkursschwankungen und kann optimal von Wachstumschancen profitieren. Darüber hinaus haben sich Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung auf ein zukunftsweisendes Personalkonzept für den Standort Sindelfingen geeinigt: Aufgrund zusätzlicher attraktiver Beschäftigungsmöglichkeiten in der Fahrzeugentwicklung sowie der Entscheidung, die E- und die S-Klasse weiterhin in Sindelfingen zu produzieren und die Montage des Premium-Roadsters SL von Bremen nach Sindelfingen zu verlagern, kann bis zum Jahr 2019 trotz des Wegfalls der C-Klasse Fertigung auf betriebsbedingte Beendigungskündigungen verzichtet werden.

Mercedes-Benz Cars mehrfach für Qualität ausgezeichnet.

Mit unseren Maßnahmen zur Steigerung der Qualität waren wir im Berichtsjahr sehr erfolgreich. So wurden unsere Werke in Bremen und East London/Südafrika in einer im Juni veröffentlichten Studie des renommierten US-Marktforschungsinstituts J. D. Power für Spitzenqualität ausgezeichnet. Mit keinem anderen Automobil sind die Besitzer so zufrieden wie mit dem Mercedes-Benz CLK. Dies belegt eine große Umfrage im Rahmen des weltweiten J. D. Power-Index über die Zufriedenheit von Autokäufern. Den ersten Platz

in der Oberklasse belegte in dieser Studie die Mercedes-Benz E-Klasse. Bei der aktuellen J. D. Power APEAL-Studie über das beste Automobilkonzept erhielt die Mercedes-Benz S-Klasse bereits zum dritten Mal hintereinander die höchste Punktzahl. Klassensieger wurden auch der SLK sowie erstmals der smart, den die Käufer als bestes Fahrzeug im Segment Sub-Compact Cars schätzen.

Das Beste oder nichts: Das ist der Anspruch, den wir bei Mercedes-Benz Pkw an uns selbst stellen – jeder Einzelne, jeden Tag. Nur so kann die Marke ihrem Führungsanspruch gerecht werden und weltweit Menschen begeistern – durch Faszination, Perfektion und Verantwortung. Die Erfüllung dieses Versprechens spiegelt sich in zahlreichen Auszeichnungen und Preisen wider, so zum Beispiel in der Wahl der neuen E-Klasse zum »beliebtesten Auto Deutschlands« ebenso wie im Goldenen Lenkrad für den Mercedes-Benz SLS AMG oder auch in hervorragenden Ergebnissen bei Händler- und Werkstättentests. Nicht umsonst führt Interbrand auch 2009 Mercedes-Benz als wertvollste Automobilmарke im Premiumbereich. Wir haben das Automobil erfunden und gestalten seine Zukunft – damit auch künftige Generationen erleben, wie Mercedes-Benz individuelle Mobilität prägt.

Formel-1-Weltmeister BrawnGP mit Mercedes-Benz Motoren.

Mercedes-Benz Motoren und das Energie-Rückgewinnungssystem KERS Hybrid waren im Jahr 2009 der technologische Maßstab in der Formel 1: Zehn von 17 Rennen wurden in der zurückliegenden Saison von Fahrzeugen mit Mercedes-Benz Motoren gewonnen – das unterstreicht die besondere Zuverlässigkeit unserer Formel-1-Motoren. Unser Motorenkunde und künftige Partner BrawnGP gewann mit Jenson Button die Fahrer- und auch die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft. Unser bisheriger Partner McLaren Mercedes wurde Dritter in der Konstrukteurs-WM. In der Saison 2010 wird Mercedes-Benz in der Formel 1 mit einem eigenen Team unter dem Namen MERCEDES GP PETRONAS antreten. Hierzu hat Daimler gemeinsam mit Aabar Investments PJSC 75,1% von BrawnGP übernommen, wobei Daimler 45,1% und Aabar 30% der Anteile halten. Mercedes-Benz und die McLaren Group werden in veränderter Form weiterhin zusammenarbeiten.

Der Gewinner des Goldenen Lenkrads: ein neuer Supersportwagen mit Flügeltüren – der Mercedes-Benz SLS AMG.



Daimler Trucks. Absatz aufgrund weltweiter Marktschwäche deutlich gesunken. Neue Initiativen zur Erschließung von Wachstumsmärkten. Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge vorgestellt. EBIT mit -1,0 Mrd. € erwartungsgemäß deutlich unter Vorjahr.

	2009	2008	09/10
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	(1.001)	1.607	.
Umsatz	18.360	28.572	-36
Umsatzrendite	(5,5%)	5,6%	.
Sachinvestitionen	597	991	-40
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	1.116 368	1.056 326	+6 +13
Produktion	235.474	472.942	-50
Absatz	259.328	472.074	-45
Beschäftigte (31.12.)	70.699	79.415	-11

Absatz	2009	2008	09/08
In 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Gesamt	259	472	-45
Westeuropa	44	87	-49
davon: Deutschland	25	42	-40
Großbritannien	4	8	-51
Frankreich	5	11	-58
Italien	2	4	-58
NAFTA	62	97	-37
davon: USA	52	78	-33
Lateinamerika (ohne Mexiko)	37	59	-37
davon: Brasilien	30	34	-12
Asien	87	156	-44
davon: Japan	23	42	-45

Deutlich geringerer Absatz und Umsatz. Die Geschäftsentwicklung bei Nutzfahrzeugen ist typischerweise von starken Zyklen geprägt. Auf- und Abschwünge werden von der weltweiten Konjunktorentwicklung in besonderem Maß beeinflusst und verstärkt. Infolge der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise sank der Absatz von Daimler Trucks im Geschäftsjahr 2009 deutlich auf 259.300 (i. V. 472.100) Fahrzeuge. Vom Absatzrückgang waren alle unsere Kernmärkte (Europa, USA, Lateinamerika und Japan) betroffen. Der Umsatz ging um 36% auf 18,4 Mrd. € zurück. Auch das EBIT lag umsatzbedingt mit -1,0 Mrd. € deutlich unter dem Wert des Vorjahres (1,6 Mrd. €).

Absatzeinbruch bei Trucks Europa/Lateinamerika. Der Bereich Trucks Europa/Lateinamerika bietet mit den Mercedes-Benz Modellen Actros, Axor und Atego schwere und mittelschwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr an. Komplettiert wird die Angebotspalette durch die Spezialfahrzeuge Econic, Zetros und Unimog, die vor allem im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen.

Nach dem Absatzrekord im Vorjahr sanken die Auslieferungen im Geschäftsjahr 2009 aufgrund der weltweiten Marktschwäche um 43% auf 96.200 Fahrzeuge. Der Absatzrückgang von Trucks Europa/Lateinamerika wurde im Wesentlichen vom Abschwung in Europa und hier insbesondere in Deutschland und Osteuropa sowie in Lateinamerika und im Nahen und Mittleren Osten bestimmt.

In Westeuropa konnten wir trotz eines Nachfragerückgangs von 42% den Marktanteil im Bereich der schweren und mittelschweren Lkw (23,0%) steigern und so die Marktführerschaft weiter ausbauen. Dies gilt vor allem für Deutschland, wo Mercedes-Benz Trucks mit einem Marktanteil von 41,6% (i. V. 39,6%) deutlich Marktführer ist.

In Osteuropa sank unser Absatz um 66% auf 7.900 Fahrzeuge. Der überproportionale Rückgang ist auf eine besonders schwache Nachfrage in dieser Region zurückzuführen, die durch Finanzierungsengpässe und ein relativ junges Flottenalter der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge noch verstärkt wurde.

In Brasilien war der Absatzrückgang mit 12% weniger deutlich ausgeprägt. Dies war vor allem auf Steuererleichterungen und staatliche Unterstützungsmaßnahmen bei der Bereitstellung günstiger Finanzierungsmöglichkeiten zurückzuführen. Der Marktanteil im Segment der schweren Lkw konnte mit 27,0% im Vergleich zum Vorjahr annähernd stabil gehalten werden.

Angesichts des Nachfragerückgangs nach Transportdienstleistungen und somit auch nach Nutzfahrzeugen war der Bereich Trucks Europa/Lateinamerika wie die gesamte Nutzfahrzeugbranche vor die Herausforderung gestellt, die Kapazitäten an das deutlich geringere Absatzvolumen anzupassen. Zahlreiche Flexibilitätsinstrumente wie zum Beispiel Arbeitszeitkonten und der Einsatz von Zeitarbeitskräften ermöglichten es dem Geschäftsfeld, in Deutschland kurzfristig auf die rückläufigen Auftragseingänge zu reagieren. In Brasilien setzte in der zweiten Jahreshälfte eine leichte Belebung des Nutzfahrzeugmarktes ein. Davon hat auch Mercedes-Benz do Brasil mit seinem Werk in São Bernardo do Campo profitiert und insgesamt mehr als 1.200 neue Mitarbeiter für die Lkw- und Busproduktion eingestellt.

Mercedes-Benz Lkw investiert trotz der wirtschaftlich angespannten Lage weiter in Produkte und Werke. Zur langfristigen Sicherung unserer Wettbewerbsfähigkeit tragen sowohl die Investitionen in die Folgegenerationen der aktuellen Produktpalette als auch in die Entwicklung von grünen Technologien wie dem Dieselhybrid im Atego BlueTec Hybrid bei. Mit dem Bau eines neuen Presswerks in Gaggenau bekennt sich Mercedes-Benz Lkw zum Standort Deutschland. Des Weiteren eröffnete Mercedes-Benz im Oktober eines der modernsten Nutzfahrzeug-Zentren Europas in Berlin. Dort werden sämtliche Vertriebsleistungen für Transporter, Lkw und Sonderfahrzeuge erbracht sowie unter der neuen Marke »TruckWorks« auf die Bedürfnisse unserer Kunden zugeschnittene Dienstleistungen angeboten.

Erneuter Absatzrückgang in der NAFTA-Region. Trucks NAFTA ist der führende Lkw-Hersteller in Nordamerika. Unter der Marke Freightliner bieten wir schwere Lkw für den Fernverkehr sowie mittelschwere Lkw vor allem für den Verteilerverkehr an. Die Marke Western Star ist als Premiumhersteller positioniert und deckt das Segment schwerer Lkw sowohl für den Einsatz im Fernverkehr als auch in der Baubranche ab. Darüber hinaus produziert und vertreibt der Bereich Trucks NAFTA Schulbusse der Marke Thomas Built Buses.

Trucks NAFTA hat im Jahr 2009 63.600 (i. V. 104.300) Fahrzeuge abgesetzt. In den USA ging der Absatz aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Lage im dritten Jahr in Folge deutlich zurück. In Mexiko war der Absatzrückgang besonders stark ausgeprägt; dies lag an der Finanz- und Wirtschaftskrise und an den Vorzieheffekten im Zusammenhang mit der Einführung der Abgasnorm EPA 04 im August 2008. Unseren Marktanteil in der NAFTA-Region konnten wir auf dem Niveau des Vorjahres halten. In der Klasse 8 haben wir unsere Marktführerschaft mit 30,9% behauptet, und im Segment der mittelschweren Lkw konnten wir unseren Marktanteil in Höhe von 20,4% (i. V. 20,7%) stabilisieren.

Daimler Trucks North America hat im Februar 2009 ein neues Lkw-Produktionswerk in Mexiko eröffnet, um die Wettbewerbsposition auf dem amerikanischen Kontinent trotz der anhaltenden Nachfrageschwäche in der NAFTA-Region langfristig zu stärken. Im Werk Saltillo können jährlich bis zu 30.000 schwere Cascadia Lkw der Marke Freightliner für den amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Markt gefertigt werden. Der neue Produktionsstandort wurde konsequent nach den Vorgaben des Truck Operating Systems von Daimler Trucks entwickelt und setzt weltweit Maßstäbe im Hinblick auf die Effizienz im Produktionsprozess und die Produktqualität.

Umweltbewusstsein und Wirtschaftlichkeit groß geschrieben: der neue Freightliner Coronado mit BLUETEC-Technologie.



Auch auf der Produktseite weist Daimler Trucks North America im Geschäftsjahr zahlreiche Neuheiten auf: Auf der Mid-American Trucking Show (MATS) im März hat Freightliner den Innovation Truck der Öffentlichkeit präsentiert. Der schwere Lkw des Modells Cascadia verfügt über zahlreiche innovative Systeme wie das RunSmart Predictive Cruise Control System (PCC). PCC ermöglicht durch die intelligente Verbindung von GPS-Technologie und digitaler Kartografie die Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen. Trucks NAFTA forciert darüber hinaus die Entwicklung und Einführung umweltfreundlicher Technologien: Erstmals wurden im Geschäftsjahr 2009 Freightliner Lkw im Kundeneinsatz in den USA erprobt, die mit der Technologie der selektiven katalytischen Reduktion (SCR) zur Abgasnachbehandlung ausgestattet sind – einer Technologie, die sich in unseren europäischen BlueTec-Lkw bereits bewährt hat. Damit erfüllen unsere Motoren die seit Januar 2010 in den USA gültige Abgasnorm EPA 2010.

Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit durch geringeren Kraftstoffverbrauch stehen auch bei den zwei im Berichtsjahr neu eingeführten Modellen des Freightliner Coronado im Mittelpunkt. Die schweren Lkw für den Fernverkehr sowie für den Einsatz im Bau- und Kommunalbereich sind ebenfalls mit der BLUETEC-Technologie ausgestattet, die sich mittlerweile bei mehr als 28 Millionen Testmeilen bewährt hat. Der Erfolg unserer Antriebstechnologie zeigt sich auch daran, dass das US-Energieministerium im Rahmen des »Clean Cities Program« die Fertigung und den Vertrieb von über 600 Lkw mit Hybrid- und Erdgasantrieb von Daimler Trucks North America fördert.

Neuausrichtung des operativen Geschäfts bei Trucks Asia.

Der Bereich Trucks Asia ist mit der Marke Fuso einer der größten Anbieter von leichten, mittleren und schweren Lkw in Japan. Fuso deckt zudem das gesamte Busspektrum von Linien- bis zu Luxusreisebussen ab.

Mit 99.500 Fahrzeugen lag der Absatz von Trucks Asia im Berichtsjahr um 50% unter dem Vorjahr. Die größten Absatzrückgänge waren in den Regionen Naher und Mittlerer Osten, Japan, Indonesien und der Türkei zu verzeichnen. In Japan konnten wir unsere Marktposition im Lkw- und Bussegment mit einem Marktanteil von 20,5% (i. V. 22,6%) halten. In Taiwan und Indonesien sind wir weiterhin deutlich Marktführer im Segment der leichten Lkw.

Im Mai 2009 hat die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) angesichts der Strukturveränderungen im Nutzfahrzeugmarkt bekannt gegeben, dass sie ihr operatives Geschäft umfassend neu ausrichten wird. Insbesondere der japanische Heimatmarkt weist einen anhaltenden strukturellen Abwärtstrend auf, in dessen Folge sich der Nutzfahrzeugmarkt nach jedem Abschwung auf niedrigerem Niveau stabilisiert. Eine entscheidende Maßnahme der Neuausrichtung ist daher die verstärkte Konzentration auf Märkte mit Wachstumspotenzial außerhalb Japans. Fuso ist bereits in zahlreichen Schwellenländern Asiens wie Indonesien und Taiwan Marktführer. Mit der Erschließung der Nutzfahrzeugmärkte in Kasachstan, Aserbaidschan und Georgien stärken wir auch unsere Position in Zentralasien bzw. Osteuropa. Zur Ausweitung des internationalen Geschäfts gehört zudem der Markteintritt in Puerto Rico im September 2009. Die Zahl der Fuso-Vertriebspartner steigt damit in den USA, in Kanada und Puerto Rico auf über 200 und stärkt somit die Position von Fuso in der Region langfristig.

Fuso verfügt über ausgeprägte Kompetenzen bei der Entwicklung von alternativen Antrieben für Nutzfahrzeuge. Das Global Hybrid Center (GHC) von Daimler Trucks mit Sitz in Kawasaki fungiert als Kompetenzzentrum für Hybridtechnologien aller Marken von Daimler Trucks. Beim Fuso Canter Eco Hybrid wurden im Berichtsjahr Kraftstoffverbrauch und Emissionen nochmals wesentlich reduziert. Der leichte Lkw aus Japan ist unser erfolgreichster Hybrid-Lkw aus Serienproduktion. Insgesamt haben wir seit der Markteinführung rund 800 Fahrzeuge dieses Typs verkauft. Im Oktober 2009 wurden die ersten Modelle dieses umweltfreundlichen Verteiler-Lkw nach Irland und Australien und damit erstmals in zwei Märkte außerhalb Japans exportiert. Des Weiteren entwickelt und vertreibt Fuso auch erfolgreich Hybridbusse.

Eine feste Größe im Rahmen der Neuausrichtung unseres Asiengeschäfts: der Fuso Super Great.



Auf der Eco Car World in Japan haben wir die zweite Version des Fuso Aero Star Eco Hybrid der Öffentlichkeit präsentiert. Parallel dazu konzentriert sich MFTBC auf Sicherheitstechnologien. Der neu entwickelte Fuso ASV-4 (Advanced Safety Vehicle) ist mit zahlreichen Systemen für erhöhte Verkehrssicherheit ausgestattet, unter anderem mit Warnsystemen und befindet sich seit Ende Januar 2009 im Praxistest.

Konsequente Umsetzung des Global Excellence Programms.

Die strategische Ausrichtung von Daimler Trucks ist bereits seit dem Jahr 2005 im Global Excellence Programm festgeschrieben. Neben der Fokussierung auf die richtigen Produkte und die Erschließung neuer Wachstumsfelder zeigte im Krisenjahr 2009 vor allem die Ausrichtung auf die Beherrschung von Marktzyklen ihre Wirkung. Mit den entwickelten Instrumenten war es möglich, die Produktion in den Nutzfahrzeug- und Aggregatwerken flexibel an die stark gesunkene Nachfrage anzupassen. Auch die Programme zur Neuausrichtung der nordamerikanischen und asiatischen Aktivitäten von Daimler Trucks sind ein Ergebnis des Global Excellence Programms.

Mit der Gründung von zwei 50:50-Joint-Ventures mit dem russischen Lkw-Hersteller und Marktführer Kamaz hat Daimler Trucks einen wichtigen Schritt im Rahmen der Initiative »Erschließung neuer Märkte mit Wachstumspotenzial« in Russland getan: Ziel von Fuso Kamaz Trucks Rus ist die Produktion und der Vertrieb des leichten Fuso Canter Lkw. Das zweite Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok wird den Vertrieb von Mercedes-Benz Lkw und Bussen sowie Setra Reisebussen aufnehmen und im zweiten Quartal 2010 die Montage von schweren Mercedes-Benz Lkw der Modelle Actros und Axor starten. Die Produktionsstandorte beider Joint Ventures befinden sich in Naberezhnye Chelny, dem Hauptsitz von Kamaz.

Angesichts der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wurde eine Neuausrichtung unseres Engagements in Indien notwendig. Wir haben im April 2009 den 40%-Anteil am Joint Venture Daimler Hero Commercial Vehicles Ltd. von der Hero Group übernommen und die Daimler India Commercial Vehicles Pvt. Ltd. gegründet.

Shaping Future Transportation. Künftige Produktgenerationen und Technologien stehen im Fokus der 2007 eingeführten Initiative »Shaping Future Transportation« und sind Teil des Global Excellence Programms. Wir sind durch den geringen Kraftstoffverbrauch unserer Produkte, deutlich reduzierte Emissionen jeglicher Art und höchstmögliche Verkehrssicherheit ein weltweit führender Nutzfahrzeughersteller.

Parallel zur Entwicklung kraftstoffsparender und umweltschonender Antriebe sind wir bei der Erforschung von alternativen Kraftstoffen aktiv. Anfang Juni 2009 wurden die ersten Ergebnisse eines Pilotversuchs mit Kraftstoff aus nachhaltiger Produktion vorgestellt.

Ebenso wie beim Thema Umwelt ist Daimler Trucks auf dem Gebiet der Sicherheit zukunftsweisend und verfolgt die Vision vom unfallfreien Fahren. Im September präsentierten wir eine neue Generation des Mercedes-Benz Safety Truck und übergaben den 10.000sten Mercedes-Benz Actros Lkw mit dem Notbremssystem »Active Brake Assist« an den Kunden (vgl. S. 41).

Die Entwicklung von »grünen« Technologien, wie beispielsweise dem Mercedes-Benz Atego BlueTec Hybrid, genießt bei Daimler Trucks höchste Priorität.



Mercedes-Benz Vans. Absatz marktbedingt deutlich unter Vorjahr. Führende Marktposition im europäischen Markt weiter ausgebaut. Modellportfolio mit effizienten Technologien deutlich aufgewertet. EBIT von 26 Mio. €.

	2009	2008	09/08
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	26	818	-97
Umsatz	6.215	9.479	-34
Umsatzrendite	0,4%	8,6%	.
Sachinvestitionen	113	150	-25
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	193 0	228 0	-15 .
Produktion	156.667	296.492	-47
Absatz	165.576	287.198	-42
Beschäftigte (31.12.)	15.226	16.775	-9

Absatz	2009	2008	09/08
			Veränd. in %
Gesamt	165.576	287.198	-42
Westeuropa	128.134	207.137	-38
davon Deutschland	58.185	74.036	-21
Osteuropa	10.980	27.929	-61
USA	1.604	17.944	-91
Lateinamerika (ohne Mexiko)	9.453	12.857	-26
Übrige Märkte	15.405	21.331	-28

Marktentwicklung belastet Absatz, Umsatz und Ergebnis.

Mercedes-Benz Vans setzte im Berichtsjahr 2009 165.600 Einheiten ab. Die Verkäufe der Modelle Sprinter, Vario, Viano und Vito lagen damit aufgrund der schwierigen Marktbedingungen deutlich unter dem sehr hohen Vorjahresniveau von 287.200 Einheiten. Infolge der geringeren Absatzvolumen ging der Umsatz um 34% auf 6,2 Mrd. € zurück. Im schwierigsten Jahr seit Bestehen des Bereichs konnte mit weiteren Effizienzsteigerungs- und Optimierungsmaßnahmen ein EBIT in Höhe von 26 (i.V. 818) Mio. € erzielt werden.

Mercedes-Benz Transporter gewinnen Marktanteile in der Krise.

Vor allem in der ersten Jahreshälfte belasteten der konjunkturelle Einbruch und die Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Finanz- und Wirtschaftskrise die Absatzsituation bei Mercedes-Benz Vans. Im zweiten Halbjahr entspannte sich die Lage durch die Erwartung einer schnelleren Erholung der Weltwirtschaft langsam und die Absätze erholten sich leicht.

Die Absatzsituation war in den westeuropäischen Schlüsselmärkten Großbritannien, Frankreich, Italien, Spanien und Niederlande mit Rückgängen von durchschnittlich 50% gegenüber dem Vorjahr besonders schwierig. In Deutschland, dem wichtigsten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Vans, profitierten wir vom anhaltenden Markterfolg des Sprinters, der unter anderem mit seiner Technologie, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit sowie mit seinen Fahrleistungen in seinem Marktsegment immer neue Maßstäbe setzt. Der Absatzrückgang fiel hier mit 21% deutlich moderater aus.

In den USA und Kanada soll die Erfolgsgeschichte des Sprinters mit über 134.000 verkauften Einheiten seit 2001 fortgesetzt werden. Im Berichtsjahr wurde der Vertrieb des Sprinters in dieser Region neu geordnet und alle Vertriebs- und Serviceaktivitäten wurden bei Mercedes-Benz USA und Kanada gebündelt. Den amerikanischen und kanadischen Kunden können damit ab dem Jahr 2010 Transporter unter den Marken Mercedes-Benz oder Freightliner angeboten werden.

Der weltweite Absatz des Sprinters verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 43% auf 104.700 Einheiten. Die Modelle Vito und Viano hatten im Berichtsjahr einen Rückgang von 41% auf 57.900 Einheiten zu verzeichnen.

Trotz eines Einbruchs bei der Zahl der Neuzulassungen in der Europäischen Union um 33% und eines von Preiskämpfen gekennzeichneten Markts konnte Mercedes-Benz Vans im Segment mittelgroßer und großer Transporter den Marktanteil von 16,9% auf 17,9% steigern und damit die Marktführerschaft weiter ausbauen.

Sprinter mit BlueEFFICIENCY-Technologie deutlich aufgewertet. Mit Hochdruck entwickelt Mercedes-Benz Vans zukunftsweisende Technologien, mit denen Kraftstoffverbrauch und Emissionen optimiert werden. Im Herbst 2009 haben wir das Produktprogramm des Sprinters um verbrauchsoptimierte BlueEFFICIENCY-Modelle erweitert und den Sprinter damit deutlich aufgewertet. Die Verbrauchsreduzierung liegt bei diesen Modellen bei bis zu 2 Litern pro 100 km. Diese mit der Plakette BlueEFFICIENCY gekennzeichneten Modelle überzeugen unsere Kunden mit besonders nachhaltigen Technologien und höchster Effizienz. Den Kunden stehen mit dem erdgasangetriebenen Sprinter NGT und dem Sprinter mit Effizienzpaket, bestehend aus neuem Dieselmotor, dem neuen Getriebe ECO-Gear und der Start-Stopp-Automatik, besonders umweltfreundliche Produkte zur Verfügung.

Produkte mehrfach ausgezeichnet. Die Transporter von Mercedes-Benz Vans haben auch im Jahr 2009 ihre Beliebtheit durch zahlreiche Auszeichnungen bewiesen. Der Sprinter wurde in seiner Klasse bis 3,5t erneut zum »KEP-Transporter des Jahres« gewählt und konnte damit die Spitzenposition der vergangenen drei Jahre bestätigen. Eine Jury aus 30 Fachexperten aus der sogenannten KEP-Branche (Kurier-, Express- und Paketdienst) beurteilten Wirtschaftlichkeit, Fahreigenschaften, Fahrkomfort, Funktionalität und Design. Der Mercedes-Benz Vito wurde beim gleichen Wettbewerb zum vierten Mal Sieger in der Klasse der Transporter bis 3t. Zusätzlich zu weiteren deutschen Preisen erhielt Mercedes-Benz Vans auch wertvolle Prämierungen in anderen Ländern der Europäischen Union, z. B. den »Transport Award« oder den Preis »Fleet Van of the Year« in Großbritannien, die die hohe Akzeptanz und Beliebtheit unserer Transporter würdigten.

Investitionen in die Zukunft von Mercedes-Benz Vans. Auch unter den schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im abgelaufenen Geschäftsjahr tätigte Mercedes-Benz Vans wichtige Investitionen in die Zukunft. Die Schwerpunkte lagen dabei auf der Modellpflege für den Vito/Viano im Werk Vitoria und der Bereitstellung zukunftsweisender Technologien. So haben wir EURO-5-fähige Motoren eingeführt, den Markteintritt von Transportern mit alternativen Antrieben vorbereitet und mit weiteren Maßnahmen die CO₂-Emissionen gesenkt.

Effizienz deutlich gesteigert. Im Berichtsjahr hat Mercedes-Benz Vans vor allem durch die konsequente Umsetzung von Kostensenkungsmaßnahmen Effizienzsteigerungen erzielt. Die vielen nachhaltigen Einzelmaßnahmen zeigen Wirkung und haben die Gewinnschwelle von Mercedes-Benz Vans spürbar gesenkt. Damit hat das Geschäftsfeld auch in der Krise konsequent sein bestehendes Geschäftsmodell weiter optimiert.

Mercedes-Benz Sprinter: abgasfrei und fast geräuschlos durch die City mit Hybridantrieb – die Brückentechnologie auf dem Weg zum Elektrofahrzeug.



Daimler Buses. Absatz in schwierigem Marktumfeld unter hohem Vorjahresniveau. Stadtbusgeschäft in Westeuropa mit stabiler Geschäftsentwicklung. Alternative Antriebstechnologien im Fokus. EBIT mit 183 Mio. € deutlich positiv.

	2009	2008	09/08
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	183	406	-55
Umsatz	4.238	4.808	-12
Umsatzrendite	4,3%	8,4%	.
Sachinvestitionen	78	117	-33
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	212	178	+19
davon aktiviert	5	1	+400
Produktion	32.666	42.106	-22
Absatz	32.482	40.591	-20
Beschäftigte (31.12.)	17.188	18.110	-5

Absatz	2009	2008	09/08
			Veränd. in %
Gesamt	32.482	40.591	-20
Westeuropa	7.219	7.766	-7
davon Deutschland	2.831	3.099	-9
NAFTA	3.899	6.997	-44
Lateinamerika (ohne Mexiko)	16.286	19.467	-16
Übrige Märkte	5.078	6.361	-20

Schwieriges Umfeld führt zu Rückgängen bei Absatz und Ergebnis.

Mit einem Absatz von 32.500 (i. V. 40.600) Komplettbussen und Fahrgestellen sowie einem Umsatz von 4,2 (i. V. 4,8) Mrd. € war Daimler Buses auch im Jahr 2009 der mit Abstand größte Busersteller im Segment von Bussen über 8t. Der Absatzrückgang resultierte im Wesentlichen aus der deutlich schwächeren Nachfrage in Lateinamerika. Das EBIT lag vor allem absatzbedingt mit 183 Mio. € deutlich unter dem Wert des Vorjahres.

Marktposition in den Kernmärkten gefestigt.

In Westeuropa bietet Daimler Buses mit den Marken Mercedes-Benz und Setra die gesamte Produktpalette von Stadt-, Überland- und Reisebussen sowie Fahrgestellen an. Der Absatz ging in dieser Region um 7% auf 7.200 Einheiten zurück. Während sich das Stadtbusgeschäft stabil entwickelte und insbesondere von dem anhaltenden Markterfolg des Mercedes-Benz Stadtbusses Citaro profitierte, waren bei den Reisebussen aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen Rückgänge zu verzeichnen. Dennoch konnte Daimler Buses mit einem Marktanteil von rund 30% seine führende Marktposition in Westeuropa weiter behaupten.

Mit der Marke Orion ist Daimler Buses der weltweit führende Hersteller von Hybridbussen. Vor allem durch den großen Markterfolg unserer Orion-Busse hat sich im nordamerikanischen Markt der Absatz von Daimler Buses weiter positiv entwickelt und konnte gegen den allgemeinen Markttrend um 24% auf 1.200 Einheiten gesteigert werden. Der Anteil der Orion-Hybridbusse am Gesamtabsatz in Nordamerika lag im Jahr 2009 bei 81%.

In Mexiko produziert und vertreibt Daimler Buses Fahrgestelle und Komplettbusse der Marke Mercedes-Benz. In dieser Region waren die Auswirkungen der weltweiten konjunkturellen Abschwächung auf das Busgeschäft am stärksten zu spüren, sodass der Absatz marktbedingt um 55% unter dem Vorjahr lag. Mit einem Marktanteil von 51,8% gelang es uns die Marktführerschaft zu behaupten.

Infolge der Marktabschwächungen in Lateinamerika ging der Fahrgestellabsatz der Marke Mercedes-Benz in dieser Region um 16% auf 16.300 Einheiten zurück und lag damit spürbar unter dem sehr hohen Vorjahresniveau von 19.500 Einheiten. Dennoch konnte Daimler Buses seinen Marktanteil auf 44,7% erhöhen.

Hohe Kompetenz bei Hybridantriebstechnologien. Daimler Buses setzt seinen Weg bei der Entwicklung und Erprobung von alternativen Antrieben konsequent fort: Der Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid wurde im Frühjahr 2009 der Öffentlichkeit vorgestellt. Aufgrund der positiven Resonanz hat der umweltfreundliche Bus mit seinem Fahrkomfort, der geringen Geräuschemission und seiner Wirtschaftlichkeit die Entscheidungsträger und Experten im Öffentlichen Personennahverkehr von seinen Qualitäten überzeugt. Auch Fahrgäste konnten die Vorteile des Hybridbusses bei einem Praxiseinsatz in Stuttgart live erleben.

Der Brennstoffzellenbus Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid feierte Mitte November 2009 seine Deutschlandpremiere auf den Mercedes-Benz Omnibustagen in Mannheim. Im Rahmen einer praxisnahen Fahrerprobung in Hamburg haben sich Fachjournalisten von den Vorteilen und der Serienreife des Fahrzeugs überzeugt.

Für den Orion VII Hybrid sind im Berichtsjahr weitere Großaufträge von verschiedenen Kunden eingegangen. Der weltweit am häufigsten verkaufte Hybridbus überschritt damit die Marke von 2.600 ausgelieferten Fahrzeugen auf dem nordamerikanischen Markt seit der Einführung im Jahr 2003.

Ausgezeichnete Produkte im Programm. Wie bereits in den Vorjahren wurden unsere Busse auch im Jahr 2009 mit zahlreichen Preisen ausgezeichnet: Bei der Leserwahl »Bester Bus 2009« des Fachmagazins Busfahrer haben Mercedes-Benz und Setra Omnibusse in allen drei bewerteten Kategorien gewonnen: In der Kategorie Reisebusse ist der Setra S 415 HD zum Sieger gekürt worden. Der Setra S 415 NF war in der Kategorie Linienbusse die Nummer eins und wurde gleichzeitig von den Teilnehmern der Leserwahl zum »Bus of the Year 2009« gekürt. Bei den Minibussen hat der Mercedes-Benz Sprinter City 65 überzeugt: Er gewann die Leserwahl in der Kategorie Minibusse.

Der Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid erhielt Ende September für sein technologisches Antriebskonzept den »f-cell award«, und der Mercedes-Benz Travego gewann mit dem Active Brake Assist zur Vermeidung von Auffahrunfällen den Innovationspreis und wurde darüber hinaus zum »Coach of the Year 2010« gewählt.

Investitionen in die Zukunft. Mit einer Investitionssumme von rund 42 Mio. € am Standort Deutschland setzt Daimler Buses auf die Weiterentwicklung der beiden großen deutschen Werke. In Mannheim weihte Daimler Buses im Berichtsjahr den neuen Musterbau und Versuch offiziell ein. In Neu-Ulm wurde das neue Verwaltungsgebäude offiziell übergeben. An unserem Bus-Standort in Istanbul haben wir in die Erweiterung der Fertigungskapazitäten investiert, um den künftigen Marktanforderungen noch flexibler und schneller gerecht werden zu können. In São Bernardo do Campo investierten wir in die Lackierungsanlage. Darüber hinaus standen Investitionen in Technologien und neue Produkte wie die Nachfolgenerationen des Stadt- und Reisebusportfolios im Vordergrund. Zudem hat Daimler Buses in Südafrika die Lieferung von 460 Mercedes-Benz Bussen für die Fußball-Weltmeisterschaft vorbereitet. In Indien haben wir den Ausbau unseres Vertriebs- und Servicenetzes vorangetrieben und die Produktion des zweiachsigen Luxusreisebusses ausgebaut.

Effizienzprogramm »Beyond Bus^{plus}« fortgeführt. Mit dem Effizienzprogramm »Beyond Bus^{plus}« verbessern wir seit dem Jahr 2008 die Kostenposition von Daimler Buses und bilden die Grundlage für weiteres Wachstum. Im Berichtsjahr haben wir schwerpunktmäßig die Net Assets optimiert; in diesem Zusammenhang wurden weltweit in allen Gesellschaften die Fahrzeugbestände und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgreich reduziert.

Der Mercedes-Benz Travego gewann mit dem Active Brake Assist den Innovationspreis und wurde darüber hinaus zum Coach of the Year 2010 gewählt.



Daimler Financial Services. Gestärkte Marktpräsenz trotz schwieriger Finanzmärkte und verringerter Absatzbasis. Fokus auf Risikominimierung und Effizienzsteigerung. Ausbau der weltweiten Versicherungsaktivitäten. EBIT von 9 Mio. €.

	2009	2008	09/08
Werte in Millionen €			Veränd. in %
EBIT	9	677	-99
Umsatz	11.996	11.964	+0
Neugeschäft	25.066	29.514	-15
Vertragsvolumen	58.350	63.353	-8
Sachinvestitionen	14	41	-66
Beschäftigte (31.12.)	6.800	7.116	-4

Positives Jahresergebnis trotz Krise. Die Geschäftsentwicklung von Daimler Financial Services war im Geschäftsjahr 2009 von den Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise geprägt. Das Neugeschäft sank infolge eines geringeren Fahrzeugabsatzes um 15% auf 25,1 Mrd. €; auch wechselkursbereinigt betrug der Rückgang 15%. Das schwächere Neugeschäft und der Verkauf eines Teils von nicht-fahrzeugbezogenem Portfolio in Nordamerika führte zu einem Rückgang des weltweiten Vertragsvolumens um 8% auf 58,3 Mrd. €. Wechselkursbereinigt betrug der Rückgang 9%. Das EBIT lag bei 9 (i. V. 677) Mio. €.

Unterstützung des Fahrzeugabsatzes. Auch in Krisenzeiten war Daimler Financial Services ein verlässlicher Partner unserer Fahrzeugkunden und -händler. Auf der Basis einer gesicherten Refinanzierung konnten die Marktpräsenz global gestärkt und der Absatz von Daimler-Fahrzeugen unterstützt werden.

Maßnahmen zur Risikominimierung umgesetzt. Mit Blick auf die weltweite Wirtschaftskrise lag ein Schwerpunkt unserer Tätigkeit auf der Minimierung der Kreditrisiken. Dazu haben wir das Forderungsmanagement verstärkt und frühzeitig den Dialog mit Kunden gesucht, die in Zahlungsschwierigkeiten gekommen sind. Gleichzeitig wurden die Verwertungsprozesse von Gebrauchtfahrzeugen weiter optimiert, beispielsweise durch den Einsatz von Online-Auktionen in den USA.

Weitere Effizienzsteigerungen durch »Captive # 1«. Daimler Financial Services hat das im Jahr 2007 gestartete strategische Programm »Captive # 1« im Berichtszeitraum erfolgreich fortgeführt. Dabei wurden mehrere tausend Maßnahmen zur Kostenreduktion und Effizienzsteigerung weltweit identifiziert und umgesetzt. Insgesamt konnten wir die operativen Kosten in den beiden zurückliegenden Jahren um 13% reduzieren.

Rückgang des Geschäftsvolumens in Europa, Wachstum in der Region Afrika & Asien/Pazifik. In der Region Europa verringerte sich das Vertragsvolumen bedingt durch die Einbußen beim Fahrzeugabsatz um 9% auf 28,0 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Rückgang ebenfalls 9%. Das Neugeschäft lag mit 13,2 Mrd. € um 18% unter dem Vorjahreswert. In der Region Afrika & Asien/Pazifik konnte Daimler Financial Services hingegen sein Geschäftsvolumen ausbauen. Hier stieg der Vertragsbestand um 6% auf 7,4 Mrd. €. In China lag das Vertragsvolumen zum Jahresende bei 476 Mio. € und damit um 45% über dem Vorjahreswert.

Das Vertragsvolumen der Mercedes-Benz Bank in Deutschland ging im Geschäftsjahr 2009 um 6% auf 16,1 Mrd. € zurück. Das Einlagenvolumen erhöhte sich auf 12,6 Mrd. € und konnte im Vergleich zum Vorjahreswert um 110% gesteigert werden. Die Mercedes-Benz Bank unterstützt damit nicht nur die Refinanzierung des Leasing- und Finanzierungsgeschäfts in Deutschland, sondern über Zweigniederlassungen auch das Händlerfinanzierungsgeschäft in Spanien und seit Mai 2009 auch in Großbritannien. Die Mercedes-Benz Bank hat 2009 das neue Mobilitätspaket »Business-Leasing plus« für Geschäftskunden erfolgreich im Markt eingeführt. Es besteht aus einem Leasingvertrag und einer Kfz-Versicherung mit stabiler Prämie auch im Schadensfall.

Die hohe Zufriedenheit von Kunden und Händlern mit den Dienstleistungen von Daimler Financial Services dokumentieren zahlreiche Auszeichnungen. Der Mercedes-Benz Bank wurde 2009 beim »Automobilwoche Award Autohandel« die beste Beratung der Kunden zu Leasing und Finanzierung im Autohaus attestiert. Beim »Autohaus Bankenmonitor« wurde die Mercedes-Benz Bank als bester Finanzdienstleister im Premiumsegment für eine hohe Zufriedenheit des Handels ausgezeichnet. In Großbritannien erreichte Daimler Financial Services erneut den ersten Platz in der Sewells-Studie zur Zufriedenheit der Fahrzeughändler mit ihren Finanzdienstleistern. Auch bei einer Umfrage in Australien lag Mercedes-Benz Financial Services an der Spitzenposition in der Händlerzufriedenheit.

Im dritten Quartal hat Daimler Financial Services sein Geschäft in den Vereinigten Arabischen Emiraten als Teil eines Joint Venture mit den lokalen Mercedes-Benz Importeuren Al Fahim Group und Gargash Enterprises gestartet. Die Vereinigten Arabischen Emirate sind der wichtigste Absatzmarkt für Mercedes-Benz Fahrzeuge im Mittleren Osten. Daimler Financial Services bietet Kunden und Händlern in diesem Markt künftig attraktive Finanzdienstleistungen an und setzt damit seine Expansion in wichtige Zukunftsmärkte fort.

Vertragsvolumen in Nordamerika gesunken, in Mittel- und Südamerika gewachsen. In der Region Amerikas verringerte sich das Vertragsvolumen insgesamt um 11% auf 22,9 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Rückgang ebenfalls 11%. Das Vertragsvolumen in den mittel- und südamerikanischen Märkten Mexiko, Brasilien und Argentinien entwickelte sich hingegen sehr positiv und stieg um 32% auf 3,2 Mrd. €.

Um die Refinanzierung auf dem US-Markt zu optimieren, wurden Forderungen in der Größenordnung von rund 1 Mrd. US-\$ in Form von Asset Backed Securities (ABS) verbrieft. Die Transaktion war mehrfach überzeichnet und TALF-fähig. Unter dem TALF-Programm (Term Asset-Backed Securities Loan Facility) können Investoren ihre von Emittenten erworbenen ABS-Wertpapiere als Sicherheit für regresslose Kredite der US-Notenbank Federal Reserve hinterlegen. In Argentinien wurden zur Refinanzierung des dortigen Geschäfts erstmals Anleihen im Volumen von rund 160 Mio. ARS direkt am Markt platziert, die von den Investoren sehr gut aufgenommen wurden.

Bei der J. D. Power-Umfrage zur Händlerzufriedenheit in den USA belegte Mercedes-Benz Financial in zwei der drei Hauptkategorien den ersten Platz. Auch in Kanada wurde Mercedes-Benz Financial durch J. D. Power als bester Finanzdienstleister in der Zufriedenheit der Händler in der Kategorie Leasing ausgezeichnet. Daimler Truck Financial belegte erneut den ersten Platz in der jährlichen Zufriedenheitsumfrage bei Lkw-Händlern durch die American Truck Dealer Association in den USA.

Erfolgreiche Entwicklung im Versicherungsgeschäft. Der Bereich Insurance Services konnte trotz der Krise sein Geschäft weiter ausweiten. Im Jahr 2009 wurden weltweit mehr als 690.000 Versicherungspolice vermittelt. Dies entspricht einer Steigerung um 4% gegenüber dem Vorjahr. Im Geschäftsjahr haben wir die Integration der Versicherungen in den Fahrzeugvertrieb weiter vorangetrieben. Ein gutes Beispiel dafür ist die Einführung der neuen E-Klasse, für die es in mehr als 20 Ländern besondere Versicherungskonditionen bei der Wahl einer entsprechenden Sicherheitsausstattung gibt. Außerdem haben wir mehrere globale Kooperationsvereinbarungen mit ausgewählten Versicherungsgruppen abgeschlossen. Das integrierte Werkstatt-Routing garantiert den Kunden, dass ihre Fahrzeuge in Mercedes-Benz Vertragswerkstätten mit Originalteilen und in Erstausrüsterqualität repariert werden. So sichern wir die Qualität für unsere Kunden und generieren wichtige Umsätze im Reparatur- und Ersatzteilgeschäft.

Höherer Marktanteil im Flottenmanagement mit gewerblichen Kunden. Das Flottengeschäft mit gewerblichen Kunden von Daimler Financial Services konnte im Berichtszeitraum seinen Marktanteil ausweiten. Trotz rückläufiger Gesamtstückzahlen wurde der von Financial Services finanzierte Anteil von Mercedes-Benz Fahrzeugen in diesem Segment auf 89% gesteigert. Dabei zahlt sich die Konzentration auf kleine und mittlere Flotten aus. Rund drei Viertel des Geschäfts von Daimler Financial Services mit gewerblichen Kunden finden inzwischen in diesem Segment statt. Daimler Financial Services bietet kleinen gewerblichen Kunden ebenso wie internationalen Großflotten umfangreiche Flottenmanagementlösungen von Finanzierung und Leasing über Wartung und Reparatur bis hin zu Reifen- und Tankkartenmanagement an.

Toll-Collect-Mautsystem läuft weiter reibungslos. Das System zur Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen arbeitete auch im Jahr 2009 stabil und störungsfrei. Zum Jahresende waren insgesamt 640.900 Fahrzeuggeräte zur automatischen Mauterfassung im Einsatz. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 24,4 Mrd. Streckenkilometer erfasst. Daimler Financial Services ist am Toll-Collect-Konsortium mit einem Anteil von 45% beteiligt.

Auch in Krisenzeiten steht Daimler Financial Services den Kunden und Händlern als zuverlässiger und solider Partner zur Seite.



Daimler hat sich dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet und versteht dieses ganzheitlich. Deshalb gehören wirtschaftlich, sozial und ökologisch verantwortliches Handeln für uns untrennbar zusammen – unabhängig davon, an welchem Standort wir forschen, entwickeln, einkaufen, produzieren oder unsere Produkte und Dienstleistungen verkaufen. Über das Daimler Sustainability Board ist das Leitbild der Nachhaltigkeit im Unternehmen verankert. Dieses Gremium ergänzt und vernetzt etablierte Managementstrukturen innerhalb unseres Unternehmens zum Thema Nachhaltigkeit und unterstützt die Geschäftsfelder bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Es analysiert und bewertet die Nachhaltigkeitsleistungen von Daimler, bereitet Entscheidungsvorlagen vor und unterstützt den Vorstand bei der Meinungsfindung zu Nachhaltigkeitsthemen.



Nachhaltigkeit

136 - 139

Innovation, Sicherheit und Umwelt

- Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 4,2 Mrd. €.
- Innovative Fahrzeugkonzepte bereiten den Weg zur emissionsfreien Mobilität
- Ganzheitlicher Ansatz zur Senkung aller Emissionen
- Neue Technologien für mehr Sicherheit

140 - 141

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- Personalkapazitäten an Nachfragerückgang angepasst
- Diversity-Management in der Unternehmenskultur verankert
- Engagement im Gesundheitsmanagement mehrfach ausgezeichnet
- Aus- und Weiterbildungsangebot bleibt auf hohem Niveau

142 - 143

Gesellschaftliche Verantwortung

- Prozess für Katastrophenhilfe eingerichtet
- Richtlinie für Sponsoringaktivitäten verabschiedet
- Zusammenarbeit mit der öffentlichen Verwaltung und gemeinnützigen Einrichtungen

Umfassende Berichterstattung zum Thema Nachhaltigkeit.

Detaillierte Informationen finden Sie in unserem Nachhaltigkeitsbericht. Er beschreibt transparent und faktenorientiert die Nachhaltigkeitsbilanz des vergangenen Geschäftsjahres.

Der online-basierte »Interaktive Nachhaltigkeitsbericht« (<http://nachhaltigkeit2009.daimler.com>) ergänzt unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung mit vertiefenden und weiterführenden Informationen.

Im Jahr 2010 wird der neue Nachhaltigkeitsbericht zur Hauptversammlung ab Mitte April verfügbar sein.

Weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit finden Sie im Internet unter <http://www.daimler.com/nachhaltigkeit>.

Innovation, Sicherheit und Umwelt. Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 4,2 Mrd. €. Innovative Fahrzeugkonzepte bereiten den Weg zur emissionsfreien Mobilität. Ganzheitlicher Ansatz zur Senkung aller Emissionen. Neue Technologien für mehr Sicherheit.

Tradition mit Weitblick. Carl Benz und Gottlieb Daimler, die Gründerväter unseres Unternehmens, haben mit ihren wegweisenden Erfindungen nicht nur die Geburtsstunde des Automobils eingeläutet. Ihr Anspruch ging weiter: Sie wollten Mobilität im weitesten Sinne gestalten. So konstruierten sie auch den ersten Bus und den ersten Lastkraftwagen, das erste Motorrad mit Benzinmotor und das erste Motorboot. Wenn wir heute unser Know-how und unsere Forschungsanstrengungen darauf richten, den gesamten Straßenverkehr nachhaltig weiterzuentwickeln, dann können wir genau an diese Pionierleistungen anknüpfen.

In dieser Tradition nehmen Forschung und Entwicklung bei Daimler schon immer eine Schlüsselrolle ein. Dies gilt heute mehr denn je – denn angesichts des beschleunigten technologischen Wandels und aktueller Herausforderungen wie Klimawandel und Umweltschutz stehen wir vor der Aufgabe, das Auto neu zu erfinden. Im Jahr 2009 beliefen sich unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf insgesamt 4,2 (i. V. 4,4) Mrd. €. Zum Jahresende 2009 waren rund 18.800 (i. V. 18.900) Beschäftigte in der Forschung und in den Entwicklungsbereichen von Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses tätig. Ein Patentportfolio von über 21.000 Schutzrechten im Jahr 2009 sowie ein breites Spektrum an Markenrechten und geschützten Designs belegen die Innovationskraft unseres Unternehmens.

Unser Ziel: emissionsfreie Mobilität. Unser Ziel ist es, mit maßgeschneiderten, innovativen Fahrzeugkonzepten über die gesamte Produktpalette hinweg eine umfassende Mobilität für künftige Generationen zu sichern. In diesem Zusammenhang wollen wir die Fahrzeugemissionen bereits heute spürbar reduzieren und langfristig im privaten wie im öffentlichen Straßenverkehr durch modernste Antriebstechnik ganz vermeiden. Um dies zu erreichen, haben wir unsere vielfältigen Aktivitäten, Kooperationen und Partnerschaften zur Emissionsminderung bei Pkw, Lkw, Bussen und Transportern in der unternehmensübergreifenden Initiative »Der Weg zur emissionsfreien Mobilität« gebündelt.

Wir setzen hierbei auf drei zentrale Entwicklungsschwerpunkte:

1. Weiterentwicklung und Optimierung von Pkw und Nutzfahrzeugen mit modernsten Verbrennungsmotoren;
2. Weitere Effizienzsteigerung durch maßgeschneiderte Hybridisierung in unterschiedlichen Ausbaustufen – von der Start-Stopp-Funktion bis hin zum vollelektrischen Fahren;
3. Emissionsfreies Fahren mit Elektrofahrzeugen mit Batterie und Brennstoffzelle.

Darüberhinaus unterstützen wir die Entwicklung, Produktion und den Einsatz von sauberen und alternativen Kraftstoffen.

Gestützt auf die Forschungsergebnisse und die Erfahrungen aus unseren erfolgreichen Großprojekten zur Erprobung von alternativen Fahrzeug- und Antriebskonzepten, haben wir die Voraussetzungen für das lokal emissionsfreie Fahren geschaffen. Mit der Ausdehnung der Unternehmenstätigkeit auf zukunftsweisende Geschäftsfelder wie etwa die Entwicklung und Fertigung von Lithium-Ionen-Batterien und Brennstoffzellen-Antrieben haben wir direkten Zugriff auf die Schlüsseltechnologien von morgen.

Mit unseren neuartigen Mobilitätskonzepten wie car2go für den Individualverkehr oder Bus Rapid Transit (BRT) für den öffentlichen Nahverkehr runden wir unsere Initiative »Der Weg zur emissionsfreien Mobilität« ab, indem wir konkrete Lösungen für aktuelle und zukünftige Mobilitätsbedürfnisse in urbanen Ballungszentren entwickeln und Schritt für Schritt umsetzen.

Einzigartiges Produktangebot. Um auf die spezifischen Bedürfnisse der unterschiedlichen Märkte einzugehen, haben wir sowohl im Pkw- als auch im Nutzfahrzeugbereich einen bedarfsgerechten, modularen Antriebsmix für die nachhaltige Mobilität der Zukunft entwickelt. Unterschiedliche Technologien spielen dabei je nach Einsatzbereich ihre Vorteile in Bezug auf Verbrauch und Emissionen aus.

Mercedes-Benz verfügt bereits heute über eine vielfältige Auswahl an Premiumautomobilen, die Umweltverantwortung und Wirtschaftlichkeit mit Sicherheit, Komfort und souveränem Fahrspaß verbinden. Folgende individuell einsetzbare Lösungen stehen über alle Baureihen hinweg zur Auswahl:

- BlueEFFICIENCY. Optimierungen bei Gewicht, Aerodynamik, Rollwiderstand, Energiemanagement und Antrieb senken den Kraftstoffverbrauch um bis zu 12%. Bis zum Jahresende 2009 haben wir 58 sparsame und saubere BlueEFFICIENCY-Modelle eingeführt. Ende 2010 sollen es 76 unterschiedliche Modelle sein, aus denen unsere Kunden ihr individuelles Fahrzeug auswählen können.

- BLUETEC. Mit BLUETEC bietet Daimler die weltweit saubersten Dieselantriebe für Pkw und Nutzfahrzeuge an. Die Kombination innermotorischer Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen mit einer Abgasnachbehandlung macht Dieselantriebe so sauber wie Benziner.
- BlueHYBRID. Benzin-Hybrid-Technologien sind eine weitere Möglichkeit, den Verbrauch zu reduzieren – seit Sommer 2009 zum Beispiel im S 400 HYBRID, dem weltweit ersten Serienautomobil mit Hybridantrieb und Lithium-Ionen-Batterie.
- BLUETEC HYBRID. Die saubere Diesel-Hybrid-Technologie bietet das derzeit größte Potenzial zur Kraftstoffeinsparung in den oberen Segmenten.
- DIESOTTO. Das innovative Verbrennungsmotorenkonzept, das wir erstmals im Forschungsfahrzeug F 700 vorgestellt haben, ist sparsam wie ein Diesel und sauber wie ein Benziner.
- Elektroantriebe mit Batterie. Seit Ende 2009 wird mit dem smart fortwo electric drive das erste lokal emissionsfreie Fahrzeug mit Batterieantrieb unter Serienbedingungen gefertigt.
- Elektroantrieb mit Brennstoffzelle. Mit über 100 Testfahrzeugen und rund 4,5 Millionen gefahrenen Kilometern besitzt Daimler die größte und besterprobte Flotte von Brennstoffzellen-Fahrzeugen weltweit. Seit Ende 2009 wird die Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL in Kleinserie gefertigt.

Synergien innerhalb des Daimler-Konzerns nutzen wir bewusst. Ein Beispiel für den Know-how-Transfer zwischen Nutzfahrzeug- und Pkw-Sparte ist das vielfach ausgezeichnete Abgasreinigungssystem BLUETEC. Es debütierte im Januar 2005 im Mercedes-Benz Actros Lkw, der damit die Abgasrichtlinien EURO 4 und EURO 5 frühzeitig erfüllte, im Mai 2005 folgten die ersten Mercedes-Benz Citaro Stadtbusse mit BLUETEC. Im Jahr 2006 kam die Technologie für den saubersten Diesel der Welt erstmals im Mercedes-Benz E 320 BlueTEC zum Einsatz, der daraufhin zum »World Green Car of the Year 2007« gewählt wurde; seitdem haben wir vier weitere Pkw-Modelle mit BLUETEC im Markt eingeführt.

Auch die Hybridtechnologie setzen wir spartenübergreifend ein und sind so inzwischen Weltmarktführer bei Nutzfahrzeugen mit Hybridantrieb geworden. Einer der saubersten Lkw der Welt, der Fuso Canter Eco Hybrid, überzeugt im Vergleich zu nicht hybridisierten Modellen durch seinen um bis zu 20% niedrigeren Verbrauch, deutlich weniger Stickoxidemissionen (-41%) und einen signifikant reduzierten Partikelaustritt (-46%).

In Nordamerika haben wir bereits mehr als 2.600 dieselektrische Hybridbusse der Marke Orion ausgeliefert. Damit haben wir mehr Hybridbusse auf die Straße gebracht als jeder andere Hersteller auf der Welt.

Deutlich weniger Verbrauch und Emissionen. Durch unsere vielseitig optimierten Verbrennungsmotoren, Downsizing-Konzepte mit Aufladung und neue Getriebe haben wir den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen in den zurückliegenden Jahren bereits signifikant gesenkt, und das sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen. Im Jahr 2009 konnten wir die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte nochmals deutlich reduzieren. Hierzu haben vor allem unsere neu eingeführten vielfältigen BlueEFFICIENCY-Modelle und die neue Vierzylinder-Diesel- und -Benzinmotorengeneration beigetragen. Insgesamt sanken die CO₂-Emissionen unserer Pkw-Flotte in der Europäischen Union im Jahr 2009 um mehr als 7% auf 160 g/km – ein Rückgang, der deutlich über der durchschnittlichen Reduktion unserer Wettbewerber liegt. Mit innovativen Technologien zur emissionsfreien Mobilität werden wir die Verbrauchs- und CO₂-Werte künftig weiter reduzieren. Unser Ziel ist es, die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der EU bis zum Jahr 2012 auf unter 140 g/km zu senken.

Elektromobilität im Praxiseinsatz. In der Elektrifizierung von Fahrzeug und Antrieb liegt ein Schlüssel zu noch mehr Effizienz und Umweltverträglichkeit. Konkurrenzfähig ist das Elektroauto aber erst, wenn parallel zur Fahrzeugentwicklung die notwendige Infrastruktur zum Tanken aufgebaut ist. Für eine optimale Ökobilanz sollte auch die benötigte Primärenergie regenerativ erzeugt werden.

Elektrofahrzeuge mit Batterie und Brennstoffzelle: smart fortwo electric drive, A-Klasse E-CELL und B-Klasse F-CELL.



Bereits seit dem Jahr 2007 testen wir in einem Großversuch in London die ersten 100 batterieelektrisch angetriebenen smart fortwo electric drive im Alltagseinsatz. Ende 2009 startete mit »e-mobility Berlin« der weltgrößte Feldversuch mit Elektroautos, der noch einen Schritt weiter geht: Zum ersten Mal wird das Zusammenspiel von Fahrzeugtechnik und passender Infrastruktur erprobt – die Basis dafür ist ein intelligentes Lademanagement, das den direkten Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Ladestation ermöglicht. Daimler stellt eine Flotte von über 100 Elektroautos zur Verfügung, zusätzlich zum smart fortwo electric drive der neuesten Generation erstmals auch Elektrofahrzeuge der Marke Mercedes-Benz, ausgerüstet mit modernster Lithium-Ionen-Batterietechnik. Als Projektpartner richtet der Stromversorger RWE AG die passende Ladeinfrastruktur mit zunächst 500 Stromzapfsäulen ein. Ähnliche »e-mobility«-Projekte führen wir ab dem Jahr 2010 in acht Ländern weltweit durch. Dabei verfolgen wir auch das Ziel einer weltweiten Standardisierung der entsprechenden Ladestecker, um dieser Zukunftstechnologie noch schneller zum Durchbruch zu verhelfen.

In Hamburg startete im Jahr 2009 der erste Feldversuch, bei dem emissionsfreie Mobilität parallel im Individual- und im öffentlichen Verkehr erprobt wird. Insgesamt 20 Fahrzeuge der neuesten Generation der B-Klasse mit Brennstoffzellen-Antrieb sowie zehn Brennstoffzellen-Busse der neuesten Generation bringt Daimler in die Partnerschaft mit der Stadt Hamburg, der Hamburger Hochbahn, Vattenfall, Shell und Total ein. In anderen Metropolen in Europa und Nordamerika wird Daimler in absehbarer Zeit ähnliche Projekte starten.

Schlüsseltechnologie für emissionsfreies Fahren. Hochmoderne und leistungsfähige Lithium-Ionen-Batterien bilden das Herzstück der Fahrzeugelektrifizierung in allen Bereichen. Deshalb arbeiten wir daran, diese Schlüsseltechnologie zu industrialisieren und zu standardisieren. Dabei profitieren wir von unserer langjährigen Forschungsarbeit. Mehr als 600 Patente zu batteriebetriebenen Fahrzeugen hat Daimler in den vergangenen 30 Jahren angemeldet – davon über 230 auf dem Gebiet der Lithium-Ionen-Technologie. Im Jahr 2008 haben wir uns mit 49,9% an

der Evonik-Tochter Li-Tec beteiligt. Darüber hinaus wurde die Deutsche Accumotive (Anteile: 90% Daimler, 10% Evonik) gegründet. Ab dem Jahr 2012 verfügt Daimler damit über eigene Produktionskapazitäten für modernste Lithium-Ionen-Batterien, die dann für alle automobilen Anwendungen – von Hybrid- bis zu Elektrofahrzeugen – bedarfsgerecht bereitgestellt werden können.

Ausblick auf die Zukunft der Antriebstechnologie. Im Januar 2009 stellte Mercedes-Benz auf der North American International Autoshow in Detroit das seriennahe Concept BlueZERO vor. Auf einer einzigen Basis ermöglicht das intelligente, modulare Konzept drei Modelle mit unterschiedlichen Antriebskonfigurationen:

- Der BlueZERO E-CELL mit rein batterie-elektrischem Antrieb fährt mit einer Batterieladung lokal emissionsfrei bis zu 200 Kilometer weit.
- Der BlueZERO F-CELL mit Brennstoffzelle erzielt eine lokal emissionsfreie Reichweite von rund 400 km.
- Der BlueZERO E-CELL PLUS mit Elektroantrieb und zusätzlichem Verbrennungsmotor als Stromgenerator (»Range Extender«) erzielt eine Gesamtreichweite von bis zu 600 km; davon sind 100 km emissionsfrei.

Im Rahmen der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt haben wir im September 2009 die Vision S 500 Plug-in HYBRID vorgestellt – das erste Oberklassemodell in der Kategorie »Dreiliter-Auto«. Es kann bis zu 30 Kilometer weit rein elektrisch und damit ohne lokale Emissionen fahren. Durch den effizienten Antrieb und den CO₂-Bonus für den batterie-elektrischen Fahrbetrieb erreicht das Fahrzeug einen zertifizierten Verbrauch von lediglich 3,2 Liter Benzin auf 100 Kilometer (74 g/km CO₂-Ausstoß gemäß NEFZ).

Der neue Stadtbus Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid feierte seine Weltpremiere im Juni 2009 in Wien auf dem UITP-Weltkongress der Verkehrsbetriebe. Er vereint die Vorteile des Citaro G BlueTec Hybrid, der Diesel- und Elektroantrieb kombiniert, mit denen der Citaro Brennstoffzellen-Busse, die mit Wasserstoff fahren.

Die Hybridisierung des Antriebsstrangs bietet zusätzliche Möglichkeiten der Verbrauchsreduktion.



Intelligente Mobilitätskonzepte. Die hoch verdichteten Verkehrsströme in Ballungszentren fordern zunehmend intelligente Mobilitätskonzepte. In unserer Strategie der emissionsfreien Mobilität bilden sie daher einen wichtigen Baustein, den wir sukzessive weiterentwickeln wollen. Ein Beispiel ist car2go, ein flexibles Mietautokonzept, mit dem wir im Herbst 2008 zunächst in Ulm an den Start gegangen sind: Im Stadtgebiet werden seitdem flächendeckend smart fortwo Fahrzeuge bereitgestellt, die rund um die Uhr von jedem Interessierten gemietet werden können. Nach einmaliger Registrierung haben die Kunden die Möglichkeit, spontan oder mit Vorbuchung auf die Fahrzeuge zuzugreifen. Der Erfolg des neuen Mobilitätskonzepts hat unsere Erwartungen deutlich übertroffen: Zum Jahresende 2009 waren bei car2go in Ulm 15.000 Kunden registriert – das sind mehr als 15% der Einwohner mit Führerschein. Täglich werden mit einer Flotte von 200 verfügbaren Fahrzeugen zwischen 600 und 1.000 Mieten abgewickelt. Im November startete Daimler in Austin, Texas, das erste internationale car2go-Projekt.

Innovative Omnibusverkehrssysteme unter dem Namen Bus Rapid Transport (BRT) weisen den Weg zu einem flexiblen, schnellen und damit kundenfreundlichen Personennahverkehr und erleichtern so den Umstieg vom eigenen Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel. Ob in Nantes, Istanbul, Bogota oder Mexiko-Stadt: Hier operieren bereits mit großem Erfolg BRT-Systeme mit Bussen von Mercedes-Benz. Das BRT-Expertenteam von Daimler Buses bietet weltweit Unterstützung bei der Einführung und Weiterentwicklung maßgeschneiderter Konzepte – so auch in den Austragungsorten der Fußballweltmeisterschaft in Südafrika. Dabei haben wir nicht nur den Omnibus im Blick: Bestehende und neue Verkehrsträger sollen sich vor Ort zu einem funktionierenden vernetzten Verkehrssystem ergänzen.

Unsere »Vision vom unfallfreien Fahren«. Neben den neuen Antriebstechnologien ist die Sicherheit im Straßenverkehr nach wie vor ein Schwerpunkt unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Den Fahrer permanent entlasten, bei schwierigen Situationen aktiv unterstützen und alle Verkehrsteilnehmer optimal schützen – daran arbeiten wir mit Nachdruck im Rahmen unserer »Vision vom unfallfreien Fahren«. Daimler investiert mehr in die Entwicklung lebensrettender Sicherheitssysteme als jeder andere

Hersteller weltweit und geht bei der Umsetzung neuer Konzepte weit über gesetzliche Vorschriften hinaus. Geleitet durch Erkenntnisse aus der Unfallforschung spielen dabei Fahrer-Assistenzsysteme eine besondere Rolle – wie zum Beispiel das neuartige System ATTENTION ASSIST, das Ermüdungserscheinungen an Veränderungen des Fahrverhaltens erkennt und den Fahrer zu Pausen auffordert. Der Spurwechsel-Assistent warnt vor Fahrzeugen auf der Parallelspur, die sich im Toten Winkel des Außenspiegels befinden. Die beiden radargestützten Systeme DISTRONIC PLUS und Bremsassistent PLUS (BAS PLUS) können durchschnittlich mehr als 20% der Auffahrunfälle verhindern.

Bei der 21. Internationalen Fahrzeug-Sicherheitskonferenz (ESV – Enhanced Safety of Vehicles Conference) im Juni 2009 in Stuttgart haben wir das neue Experimental-Sicherheits-Fahrzeug ESF 2009 von Mercedes-Benz vorgestellt. Das Konzeptfahrzeug auf Basis eines Mercedes S 400 HYBRID zeigt mehr als ein Dutzend Sicherheitsinnovationen. Dazu gehören die PRESAFE®-Struktur, eine aufblasbare Metallstruktur, welche die Stabilität von Strukturbauteilen erhöht, oder die im Fahrzeugunterboden angebrachte Zusatzbremse Braking-Bag, die sich kurz vor einer Kollision automatisch entfaltet.

Optimale Sicherheit bei Nutzfahrzeugen. Nutzfahrzeuge von Daimler zählen zu den Sichersten der Welt. So bieten wir zum Beispiel als einziger Hersteller in Lkw und Bussen den Notbremsassistent »Active Brake Assist (ABA)« an, der bei drohenden Auffahrunfällen eine Notbremsung mit maximaler Bremskraft einleitet. Das System ist bislang einzigartig in der Branche und wird für Mercedes-Benz Lkw sowie seit Kurzem auch für Reisebusse der Marken Mercedes-Benz und Setra angeboten. Die Einführung dieses und anderer Assistenzsysteme, wie Wankregelung, Spurassistent, Stabilitätsregelung (ESP) sowie Abstandsregeltempomat, haben wir mit der Initiative »Safety Plus« gemeinsam mit Allianz und Dekra gefördert. Berufsgenossenschaften und Versicherungsgesellschaften bieten nun Prämiennachlässe, wenn Nutzfahrzeuge mit solchen Techniken ausgestattet sind. Bis zum Jahresende 2009 haben wir mehr als 11.300 Lkw und Omnibusse mit dem Notbremsassistenten Active Brake Assist an Kunden ausgeliefert.

Prüfstand für Elektroantrieb mit Brennstoffzelle.



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Personalkapazitäten an Nachfragerückgang angepasst. Diversity-Management in der Unternehmenskultur verankert. Engagement im Gesundheitsmanagement mehrfach ausgezeichnet. Aus- und Weiterbildungsangebot bleibt auf hohem Niveau.

	2009	2008	09/08
Beschäftigte (31.12.)			Veränd. in %
Daimler-Konzern	256.407	273.216	-6
Mercedes-Benz Cars	93.572	97.303	-4
Daimler Trucks	70.699	79.415	-11
Mercedes-Benz Vans	15.226	16.775	-9
Daimler Buses	17.188	18.110	-5
Vertrieb Fahrzeuge	47.625	49.127	-3
Daimler Financial Services	6.800	7.116	-4
Sonstige	5.297	5.370	-1

Beschäftigungsentwicklung. Im Jahr 2009 haben wir unsere Personalkapazitäten an die deutlich zurückgegangene Nachfrage angepasst. Im Vergleich zum Jahresendstand 2008 hat sich dadurch die Zahl der Beschäftigten am 31. Dezember 2009 auf weltweit 256.407 (i. V. 273.216) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verringert. Davon waren 162.565 (i. V. 167.753) in Deutschland, 17.697 (i. V. 22.476) in den USA, 14.152 (i. V. 15.490) in Japan und 13.088 (i. V. 14.107) in Brasilien tätig. Die Zahl der Auszubildenden belief sich auf 9.151 (i. V. 9.603).

Vom Personalabbau am stärksten betroffen war Daimler Trucks; vom Rückgang um 8.716 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entfielen allein 5.315 auf Trucks NAFTA. Auch die anderen Geschäftsfelder verzeichneten rückläufige Personalzahlen: Bei Mercedes-Benz Cars ging der Beschäftigtenstand um 4% zurück, bei Mercedes-Benz Vans um 9% und bei Daimler Buses um 5%. In der Vertriebsorganisation und im Geschäftsfeld Daimler Financial Services verringerte sich die Belegschaft um 3% bzw. 4%.

Vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Situation musste im Laufe des Jahres 2009 für alle Pkw-, Lkw- und Transporterwerke in Deutschland Kurzarbeit angemeldet werden. Außerdem haben Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat ein Maßnahmenpaket vereinbart, das die Arbeitskosten senkt und gleichzeitig die Beschäftigung sichert. Die Vereinbarung gilt für den Zeitraum 1. Mai 2009 bis 30. Juni 2010 und schließt die Tarifbeschäftigten der Daimler AG ein, die nicht in Kurzarbeit sind. Bei unseren Tochtergesellschaften im In- und Ausland werden die Maßnahmen vergleichbar umgesetzt.

Diversity-Management. Unsere Zukunftsfähigkeit wird maßgeblich davon beeinflusst, wie wir die Vielfalt aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fördern und nutzen, um innovative Produkte zu entwickeln, zusätzliche Marktchancen auszuschöpfen und die Zufriedenheit unserer Kunden zu steigern. Wir schätzen die Vielfalt, die unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an persönlichen Eigenschaften, Talenten und Fähigkeiten mitbringen, und haben uns mit dem Diversity-Management-Programm darauf ausgerichtet, diese bestmöglich für den Erfolg unseres Unternehmens einzusetzen. Die vielfältigen Maßnahmen im Rahmen des weltweiten Diversity-Managements werden dabei auf die lokalen Anforderungen und kulturellen Besonderheiten abgestimmt.

Unsere Diversity-Management-Aktivitäten umfassen beispielsweise die Themen Generationen, Geschlechter und Internationalität. Ein zentraler Handlungsschwerpunkt liegt auf der gezielten Förderung von Frauen zu dem Zweck, vor allem in leitenden Führungspositionen ein angemessenes Verhältnis zwischen Frauen und Männern herzustellen. So soll der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis zum Jahr 2020 von derzeit rund 8% auf 20% erhöht werden. Die Geschäftsfelder und Funktionalbereiche haben hierzu entsprechende Zielkorridore für den jährlich anzustrebenden Frauenanteil festgelegt. Insgesamt lag der Frauenanteil an der Gesamtbelegschaft der Daimler AG am 31. Dezember 2009 bei 13,1%. Damit haben wir den im Jahr 2006 in einer Betriebsvereinbarung für Ende 2010 festgelegten Zielkorridor bereits erreicht.

Demografische Entwicklung. Der demografische Wandel stellt eine Herausforderung für das Unternehmen dar, der wir unter anderem im Rahmen des Human-Resources-Managements begegnen. Die Kapazitäts- und Alterungseffekte aus der demografischen Entwicklung haben wir bislang an mehreren Standorten analysiert. Die künftigen Belegschafts- und Anforderungsstrukturen wurden simuliert und miteinander verglichen. Dadurch können wir aufzeigen, wie sich die Belegschaften mittelfristig weiterentwickeln würden und welcher Kapazitätsbedarf hinsichtlich Anzahl, Qualifikation und Altersstruktur daraus entsteht. Auf dieser Basis treffen wir Entscheidungen zum Portfolio unserer Ausbildungsberufe, zu Qualifizierungen, Umschulungen und Einstellungen.

Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz. Daimler bietet der Belegschaft ein ganzheitliches und auf Prävention ausgerichtetes Gesundheitsmanagement an. Mit zielgerichteten und erstklassigen Angeboten schaffen wir die Voraussetzung dafür, die

Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu sichern und zu verbessern. An mittlerweile elf Werksstandorten werden diese Maßnahmen in Gesundheitszentren direkt auf dem Werksgelände oder in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz umgesetzt. Darüber hinaus hat das Gesundheitsmanagement für die individuellen Belastungssituationen am Arbeitsplatz Angebote in den Bereichen Prävention, Therapie und Rehabilitation entwickelt. Ein Schwerpunkt im Jahr 2009 war, Arbeitsplätze hinsichtlich einer psychischen Gefährdung zu analysieren und – wenn erforderlich – geeignete Maßnahmen einzuleiten, mit denen sich psychische Überbelastungen und -beanspruchungen am Arbeitsplatz vermeiden bzw. verringern lassen.

Unser großes Engagement im Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz sowie die hohe Qualität der Maßnahmen wurden wiederholt mit Preisen ausgezeichnet. So konnten wir den Corporate Health Award 2009 des Handelsblatts entgegennehmen und gewannen den Deutschen Unternehmenspreis Gesundheit 2009 des Bundesverbands der Betriebskrankenkassen.

Ausbildung im Unternehmen mit hohem Stellenwert. Aus- und Weiterbildung sehen wir als unverzichtbaren Beitrag dazu, unseren Unternehmenserfolg langfristig zu sichern. Ende 2009 beschäftigten wir weltweit 9.151 Auszubildende, in Deutschland haben wir im Berichtsjahr 2.341 (i. V. 2.464) neu eingestellt. Bei entsprechenden Leistungen erhalten die Auszubildenden faire Übernahmeangebote; für die Daimler AG lag die Übernahmequote im Jahr 2009 bei 89% (i. V. 93%).

Lebenslanges Lernen zur Mitarbeiterqualifizierung. Den Erhalt und Ausbau der Einsatzfähigkeit sichern wir durch eigenverantwortliches, individuelles und interaktives Lernen unserer Mitarbeiter über das ganze Berufsleben hinweg. Dabei unterstützen wir auch alternative Lernformen, die den Beschäftigten orts- und zeitunabhängig kontinuierliches Lernen ermöglichen und sich stets am aktuellen Weiterbildungsbedarf orientieren. Die Mitarbeiter und Führungskräfte des Konzerns werden mit zahlreichen Programmen nach weltweit einheitlichen Daimler Standards qualifiziert. Allein in Deutschland haben wir im Berichtsjahr 207 (i. V. 270) Mio. € in die Ausbildung und Qualifizierung unserer Beschäftigten

investiert. Jeder Mitarbeiter wurde im Schnitt 2,4 (i. V. 4,4) Tage im Jahr qualifiziert. Von Kurzarbeit betroffene Mitarbeiter konnten sich in eigens dafür aufgelegten Qualifikationsprogrammen weiterbilden und unter anderem Abschlüsse der Industrie- und Handelskammer erwerben.

Sicherung und Förderung von Nachwuchskräften. Im Rahmen unseres Trainee-Programms CAREer haben wir uns im Berichtsjahr auf den technischen Nachwuchs fokussiert und hierbei insbesondere Frauen angesprochen, um unseren Bedarf an Ingenieuren zu decken. Weltweit haben wir mehrere hundert junge Menschen in das Programm aufgenommen, davon waren rund 35% Frauen. Im Jahr 2010 wollen wir erneut einigen hundert Trainees eine attraktive Berufsperspektive bieten und mit CAREer besonders talentierte Nachwuchskräfte für unsere weltweiten Standorte gewinnen.

Um gerade in der aktuellen wirtschaftlichen Situation als Arbeitgeber attraktiv zu sein, versuchen wir potenzielle Nachwuchskräfte auf unterschiedlichen Wegen anzusprechen. So sind wir auf Hochschulfestivals präsent, beteiligen uns an Online-Jobbörsen oder organisieren eigene Recruiting-Veranstaltungen. Zudem haben wir neue kreative Strategien entwickelt, mit denen wir die Beziehungen zu unseren Zielgruppen nachhaltig fördern sowie unsere Kooperationen mit Universitäten und relevanten Netzwerken festigen. Dabei wollen wir die Perspektiven eines innovativen Arbeitgebers aufzeigen, bei dem sich junge Nachwuchskräfte einbringen und bei dem sie die Zukunft der Mobilität mitgestalten können.

Dank an die Belegschaft. Der Vorstand dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr Engagement und ihre Leistung auch und gerade in dem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld. Die Flexibilität und der gemeinsame Kraftakt der Belegschaft haben Wirkung gezeigt; ohne diese Mitwirkung hätte unser Unternehmen diese Phase nicht in dem erreichten Maße bewältigen können. Wir danken auch den Arbeitnehmervertretern für ihren Einsatz und die konstruktive Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr.

In der Vielfalt unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter spiegelt sich das breite Spektrum unserer Kunden, Lieferanten und Investoren wider.



Gesellschaftliche Verantwortung. Prozess für Katastrophenhilfe eingerichtet. Richtlinie für Sponsoringaktivitäten verabschiedet. Zusammenarbeit mit der öffentlichen Verwaltung und gemeinnützigen Einrichtungen.

Vielfältiges gesellschaftliches Engagement. Unsere Präsenz in vielen Ländern dieser Welt bietet uns die Chance, das gesellschaftliche Umfeld aktiv mitzugestalten und den Dialog zwischen den Kulturen zu fördern. Wir wollen Werte für alle Stakeholder schaffen und betrachten unser gesellschaftliches Engagement als Bestandteil unserer Unternehmenstätigkeit. Deswegen legen wir auch hierbei hohe Qualitätsmaßstäbe an und haben klare Förderkriterien formuliert.

Grundsätzlich umfasst unser gesellschaftliches Engagement vier Bereiche:

- Spenden,
- Sponsoring,
- Corporate Volunteering und
- Stiftungen.

Bei den Themen, für die wir uns einsetzen, unterscheiden wir zwischen der Förderung von Kultur, Bildung, Wissenschaft, Sport und Gesundheit, der Unterstützung karitativer Projekte sowie Katastrophenhilfe.

Management von Spenden und Sponsoring. Im Rahmen unseres gesellschaftlichen Engagements sind für uns klare Entscheidungsprozesse und transparente Strukturen wichtig: So entscheidet beispielsweise ein Spenden- und Sponsoringausschuss über alle wesentlichen Projekte. Des Weiteren haben wir eine Datenbank eingerichtet, in der alle konzernweiten Aktivitäten in den Bereichen Spenden und Sponsoring erfasst werden.

Im Jahr 2009 hat Daimler gesellschaftliche Projekte und gemeinnützige Institutionen mit Projektmitteln in einem Umfang von mehr als 26 Mio. € unterstützt.

Spendenaktivitäten. Im Mittelpunkt unserer Spendentätigkeit steht die Förderung der Wissenschaft. Sie macht in Deutschland einen erheblichen Teil des Spendenvolumens aus. Weitere Mittel fließen in die Förderung von Bildung, karitative Projekte und Katastrophenhilfe.

Aufbauend auf unseren Erfahrungen der vergangenen Jahre, etwa bei den Erdbeben in China oder dem Zyklon in Myanmar, haben wir 2009 einen Prozess für Katastrophenhilfe installiert, der ein hohes Maß an effektiver Hilfeleistung sicherstellt. Der Prozess gibt weltweit den Rahmen für Projekte vor und verdeutlicht inhaltliche Schwerpunkte. Zudem werden die betroffenen Landesgesellschaften bei der Auswahl von Aktivitäten und bei der Projektbegleitung unterstützt.

Seit 2008 verzichtet Daimler bei weltweiten Fahrzeugpräsentationen auf Gastgeschenke und unterstützt stattdessen gemeinnützige Einrichtungen mit einer Spende in gleicher Höhe. Im Jahr 2009 ging der Betrag an Bildungsprojekte in SOS-Kinderdorf-Einrichtungen in Italien, Spanien und Deutschland.

Auch bei Parteispenden orientieren wir uns an einer klaren Leitlinie. Zuwendungen an politische Akteure bedürfen danach generell der Zustimmung des Vorstands und dürfen nur an Parteien in Deutschland geleistet werden.

Im Rahmen der Bildungsförderung kooperiert Mercedes-Benz Türkei mit der türkischen Organisation CYDD. Das preisgekrönte Ausbildungsprogramm »Each girl is a star« soll vor allem finanziell benachteiligte junge Frauen ermutigen, eine Beschäftigung in traditionell männlich dominierten Berufen zu ergreifen. Inzwischen haben 850 Türiinnen im Alter zwischen 15 und 18 Jahren das Programm durchlaufen.

Daimler Financial Services USA unterstützt verschiedene soziale Initiativen, wie z. B. die gemeinnützige Organisation »Forgotten Harvest« im Großraum Detroit. Mitarbeiter engagieren sich in vielfältiger Weise bei der Verteilung von Nahrungsmitteln an bedürftige Menschen. Daimler Financial Services USA stellt der Organisation gemeinsam mit Freightliner LLC Kühltransporter zur Verfügung. Im Juni 2009 wurde der erste Hybrid-Lkw an »Forgotten Harvest« übergeben.

Sponsoring in Bildung, Sport und Kultur. Als Sponsor pflegt Daimler langfristige Partnerschaften mit verschiedenen gesellschaftlichen Akteuren. Unser Ziel ist es, eine nachhaltige Entwicklung in gesellschaftlich bedeutsamen Bereichen voranzutreiben, hauptsächlich auf den Gebieten Bildung, Umwelt, Kunst und Kultur an unseren Standorten.

Im Jahr 2009 haben wir eine Sponsoringrichtlinie verabschiedet, die gewährleisten soll, dass unsere Zuwendungen bestehende rechtliche Bestimmungen und ethische Standards erfüllen. Außerdem soll sie den Prozess der Vergabe von Sach- oder Geldmitteln nach innen und außen transparent machen.

Als ein Beispiel für unsere Sponsoringaktivitäten haben wir im Dezember 2009 die 15. UN-Klimakonferenz in Kopenhagen mit einer Flotte besonders effizienter und umweltverträglicher Pkw, Transporter und Busse unterstützt. Für die Mobilität der Konferenzteilnehmer hat Daimler über 50 Fahrzeuge mit unterschiedlichsten Antriebssystemen – von BLUETEC-Dieseln über Hybride bis zu Brennstoffzellen-Antrieben – zur Verfügung gestellt.

Corporate Volunteering und andere am Gemeinwohl orientierte Tätigkeiten. Ein funktionierendes Gemeinwesen ist Voraussetzung dafür, dass sich unsere Mitarbeiter und unsere Nachbarn wohlfühlen. Davon profitieren im Gegenzug aber auch wir als Unternehmen. An unseren Standorten arbeiten wir daher eng mit der öffentlichen Verwaltung und gemeinnützigen Einrichtungen zusammen. Wir engagieren uns etwa für den Ausbau von betriebsnahen Kinderbetreuungseinrichtungen sowie in der Bildungs- und Ausbildungsförderung.

In zahlreichen Projekten engagieren sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ehrenamtlich. Sie investieren ihre Zeit und setzen sich ein, um gemeinnützige Projekte voranzubringen.

Im Rahmen des von Daimler Financial Services ins Leben gerufenen »Day of Caring« haben sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beispielsweise in Deutschland, Kanada, Mexiko, Polen, Südafrika, Thailand und in den USA für soziale Projekte engagiert. So wurden unter anderem Kinderheime neu ausgestattet, Schulen und Jugendhäuser renoviert oder menschenwürdige Unterkünfte für bedürftige Familien gebaut.

Förderung durch Stiftungen. In mehreren Ländern haben wir Stiftungen gegründet, über die wir unsere gesellschaftlichen Aktivitäten bündeln: Die im Jahr 1986 gegründete Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung kümmert sich hauptsächlich um die Wissenschaftsförderung in den Bereichen Mensch, Umwelt und Technik. Beim Daimler Fonds im Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft stehen die Forschung und Lehre des wissenschaftlichen Nachwuchses und dessen internationale Zusammenarbeit im Fokus. Kulturprogramme und Wohltätigkeitsprojekte sind die Schwerpunkte der Daimler Foundation in Japan. Zudem haben wir im Jahr 2009 die deutsche Sektion der Laureus Sport for Good Foundation gegründet, die sich für karitative Kinder- und Jugendprojekte in Verbindung mit Sport engagiert.

Weitere Beispiele und Details zu den Förderprojekten und gesellschaftlichen Aktivitäten des Konzerns finden Sie im Daimler Nachhaltigkeitsbericht und auf unseren Internetseiten unter dem Stichwort Nachhaltigkeit (www.daimler.com/nachhaltigkeit).

»Each girl is a star« – ein Ausbildungsprogramm von Mercedes-Benz Türkei in Kooperation mit der türkischen Frauenorganisation CYDD.



Vorstand und Aufsichtsrat von Daimler bekennen sich zu den Grundsätzen guter Corporate Governance. Unser gesamtes Handeln ist auf eine verantwortungsvolle, transparente und nachhaltige Unternehmensführung und -kontrolle ausgerichtet. Damit wollen wir den berechtigten Ansprüchen unserer Aktionäre entsprechen. Auf den folgenden Seiten erläutern Vorstand und Aufsichtsrat das international ausgerichtete Corporate Governance System von Daimler. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.daimler.com/corpgov/de.



146 - 149

Bericht des Aufsichtsrats

150 - 153

Der Aufsichtsrat

154 - 155

Bericht des Prüfungsausschusses

156 - 161

Vergütungsbericht

- Grundsätze der Vergütung des Vorstands
- Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2009
- Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit
- Vergütung des Aufsichtsrats

162 - 163

Compliance

- Unser Verständnis und unsere Grundsätze
- Compliance-Organisation weiterentwickelt
- Systematisches Compliance-Risikomanagement
- Standardprozesse und umfassende Compliance-Leistungen
- Weltweites Trainings- und Informationsangebot ausgebaut

164 - 167

Corporate Governance Bericht

- Selbstverständnis
- Rahmenbedingungen
- Die Gesellschaftsorgane der Daimler AG
- Grundsätze unseres Handelns
- Directors' Dealings

168 - 169

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

- Abweichungen von den Empfehlungen des Kodex
- Abweichungen von den Anregungen des Kodex

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat setzte sich im Geschäftsjahr 2009 in acht Sitzungen in sorgfältiger Ausübung seiner Pflichten und Zuständigkeiten umfassend mit der operativen und strategischen Entwicklung des Unternehmens auseinander. Die Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter haben die Sitzungen regelmäßig in getrennten Vorgesprächen vorbereitet.

Im Vordergrund der Sitzungen standen im Jahr 2009 neben vielen Sachthemen und zustimmungspflichtigen Maßnahmen die Auswirkungen der Finanz- bzw. Wirtschaftskrise und die hieraus abgeleiteten Maßnahmen des Unternehmens. Der Aufsichtsrat diskutierte in jeder Sitzung die Geschäftsentwicklung des Unternehmens. Dabei befasste er sich gleichermaßen mit kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Themen. Zu den aktuell zu bewältigenden Herausforderungen gehörte der Nachfragerückgang in allen wesentlichen Absatzmärkten, der im zweiten Halbjahr 2008 einsetzte und sich im ersten Halbjahr 2009 verschärfte. Entsprechend legte der Aufsichtsrat einen Schwerpunkt seiner Tätigkeit auf die Ergebnisse der eingeleiteten Effizienzsteigerungsmaßnahmen sowie der Kostensenkungsprogramme und deren Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation.

Die Erfolge der vom Vorstand ergriffenen und vom Aufsichtsrat begleiteten Maßnahmen zeigten sich im dritten und im vierten Quartal 2009.

Weitere Themen, über die der Vorstand den Aufsichtsrat über die üblichen wirtschaftlichen Kennzahlen hinaus fortlaufend informierte, waren

- die Rentabilität und Liquiditätssituation des Unternehmens,
- das Risikomanagementsystem,
- die Kredit-Risikokosten,
- die Rohstoffpreisentwicklung,
- die Fahrzeugrestwerte,
- die Situation der Lieferanten,
- die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen und das Pensionsmanagement sowie
- die Auswirkungen der Unternehmensinsolvenzen von Chrysler und General Motors nach Kapitel Elf (»Chapter 11«) des US-amerikanischen Insolvenzrechts.

Die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und die bereits eingeleiteten Maßnahmen zur Sicherstellung zukunftsweisender nachhaltiger Mobilität standen gleichberechtigt im Vordergrund. Diesen Themen widmete sich der Aufsichtsrat ebenfalls in engem Austausch mit dem Vorstand und besonders umfassend in einem zweitägigen Strategieworkshop des Aufsichtsrats.

Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand. Die Aufsichtsratssitzungen waren geprägt von einem intensiven und offenen Austausch zur Lage des Unternehmens, zur Entwicklung der Geschäfts- und Finanzlage, zu grundsätzlichen Fragen der Unternehmenspolitik und -strategie sowie zu bestehenden Entwicklungschancen in besonders wichtigen Wachstumsmärkten. Die Aufsichtsratsmitglieder bereiteten sich auf zustimmungspflichtige Entscheidungen und Investitionsvorhaben auf der Basis von Dokumentationen vor, die der Vorstand zur Verfügung stellte. Sie wurden dabei gegebenenfalls durch die jeweils zuständigen Ausschüsse unterstützt und diskutierten die zur Entscheidung anstehenden Vorhaben mit dem Vorstand. Alle Mitglieder des Vorstands nahmen regelmäßig an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil. Darüber hinaus unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat anhand monatlicher Berichte über die wichtigsten wirtschaftlichen Kennzahlen und legte ihm die Zwischenfinanzberichte sowie den Halbjahresbericht vor. Über besondere Vorgänge wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen in Kenntnis gesetzt und in sachlich gerechtfertigten Einzelfällen in Abstimmung mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden um schriftliche Beschlussfassung gebeten. Zusätzlich informierte der Vorstandsvorsitzende den Aufsichtsratsvorsitzenden in regelmäßigen Gesprächen über wichtige Entwicklungen und anstehende Entscheidungen.

Themen der Aufsichtsratsstätigkeit im Jahr 2009. In einer Sitzung im Januar 2009 behandelte der Aufsichtsrat die Möglichkeiten und Bedingungen zur Beendigung der seit September 2004 andauernden Untersuchungsverfahren durch die U.S.-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission) und das U.S.-Justizministerium (U.S. Department of Justice) wegen möglicher Verletzungen des U.S.-amerikanischen Foreign Corrupt Practices Act. In der Sitzung wurde betont, dass auch im Fall einer eventuellen Beendigung des Verfahrens die mittlerweile etablierten Standards der Compliance-Organisation und deren Aufgabenbereiche fortlaufend anzupassen seien. Die Herausforderung, die Nachhaltigkeit dieser Aktivitäten sicherzustellen und sie bei Bedarf auch weiter auszubauen, bleibt in den kommenden Jahren bestehen. Vorstand, Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat werden diesem Thema auch in den nächsten Jahren große Aufmerksamkeit entgegenbringen.

Ende Februar 2009 behandelte der Aufsichtsrat den vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss 2008 der Gesellschaft, den Konzernabschluss 2008 sowie den Lagebericht und den Konzernlagebericht. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen teilweise im Entwurf zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG und den



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats

Konzernabschluss nach IFRS, der Lagebericht der Daimler AG und Konzernlagebericht sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses und des Berichts nach Form 20-F.

Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, erörtert. Der Aufsichtsrat schloss sich dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an, stellte im Rahmen seiner eigenen Prüfung fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse. Damit war der Jahresabschluss festgestellt. Schließlich prüfte der Aufsichtsrat den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands und schloss sich diesem an. Weitere Themen waren die Tagesordnung der Hauptversammlung einschließlich des Vorschlags zur Wahl von fünf Anteilseignervertretern des Aufsichtsrats und die Festlegungen zur Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2009. Abschließend genehmigte der Aufsichtsrat die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.

Im März befasste sich der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung mit der vom Vorstand vorgeschlagenen Kapitalerhöhung unter Bezugsrechtsausschluss durch teilweise Ausnutzung des von der Hauptversammlung 2008 genehmigten Kapitals I und Ausgabe neuer Aktien an den Investor Aabar (Abu Dhabi). Der Aufsichtsrat befürwortete die Kapitalmaßnahme. Ausschlaggebend hierfür war, dass das Unternehmen aus einer gestärkten finanziellen Position heraus bessere Möglichkeiten hatte, die bereits erfolgten umfangreichen Investitionen in Forschung und Entwicklung fortzuführen, um die gegenwärtigen Chancen und Herausforderungen in der Automobilindustrie aus einer gestärkten finanziellen Lage und Führungsposition heraus angehen zu können.

Im April des Geschäftsjahrs 2009 fanden zwei Sitzungen des Aufsichtsrats statt. In einer ersten Sitzung stimmte der Aufsichtsrat der einvernehmlichen Beendigung der Bestellung von Herrn Dr. Rüdiger Grube zum Mitglied des Vorstands mit Ablauf des 30. April 2009 auf dessen Wunsch hin zu, ermächtigte den Aufsichtsratsvorsitzenden zum Abschluss einer Ausscheidensvereinbarung und erteilte seine Zustimmung zu einer entsprechend aktualisierten Ressortverteilung des Vorstands.

In einer weiteren Sitzung im April 2009 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Geschäftsverlauf, den Ergebnissen des ersten Quartals und mit der endgültigen Trennung von Chrysler, d. h. mit der Abgabe der verbliebenen 19,9%igen Beteiligung, die auf der Basis von Vereinbarungen mit der staatlichen Pension Benefit Guaranty Corporation (PBGC), mit Chrysler und mit Cerberus

ermöglicht wurde. Darüber hinaus erläuterte der Vorstand dem Aufsichtsrat in dieser Sitzung erforderliche Anpassungen der Operativen Planung und aktuelle Entwicklungen in diesem Zusammenhang. Diese Vorgehensweise beruhte auf Festlegungen, die angesichts der damaligen beträchtlichen Unsicherheiten der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung in der Aufsichtsratssitzung im Dezember 2008 getroffen worden waren. In dieser Sitzung im April beschloss der Aufsichtsrat zudem, einen Solidarbeitrag zu den Maßnahmen zur Senkung der Arbeitskosten zur Beschäftigungssicherung in der Daimler AG zu leisten und auf 10% der jeweiligen individuellen Vergütungskomponenten seiner Mitglieder zu verzichten.

Nach der Erörterung des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisse im zweiten Quartal befasste sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im Juli mit dem Stand der unternehmensweiten Compliance-Aktivitäten und dem Stand der Verhandlungen über die einvernehmliche Beendigung von Verfahren der US-Börsenaufsichtsbehörde (SEC) und des US Department of Justice (DOJ). Außerdem nahm der Aufsichtsrat in dieser Sitzung auch einen Bericht des unabhängigen Compliance-Beraters (Independent Compliance Advisor) zum Stand der Compliance-Aktivitäten entgegen. Einen weiteren Gegenstand dieser Sitzung bildeten Grundsatzfragen zum Finanzierungsstatus und zum Management der Pensionsfonds. Im Anschluss nahm der Aufsichtsrat einen Bericht über verschiedene, für die Aufsichtsratsstätigkeit besonders relevante, rechtliche Änderungen entgegen. Hierbei handelte es sich um die Corporate Governance Anforderungen des im Mai 2009 in Kraft getretenen Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG), dessen Kernpunkte der Vorstand bereits in der Sitzung im Dezember erläutert hatte und um das Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG).

Während des zweitägigen Strategieworkshops im September informierte sich der Aufsichtsrat umfassend über den Stand der Umsetzung der vom Vorstand in den Vorjahren aufgezeigten strategischen Stoßrichtungen der Daimler AG und der einzelnen Geschäftsfelder unter Berücksichtigung der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Dabei diskutierte er die hierzu initiierten Vorhaben der Geschäftsfelder, die Positionierung des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder im Wettbewerb sowie die Produktstrategie.

Weitere Schwerpunkte waren

- Wachstumschancen in sich entwickelnden Märkten,
- aktuelle strategische Themen im Nutzfahrzeugbereich und in anderen Bereichen,
- die technologische Entwicklung bei Verbrennungsmotoren,

- elektrische Antriebe, Hybride und wasserstoffbetriebene Antriebe,
- die gesamte Technologie- und Marktstrategie zur Sicherstellung nachhaltiger Mobilität sowie
- die neuesten Trends im Kundenverhalten.

Im Dezember behandelte der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation eingehend die Operative Planung für die Jahre 2010/2011, diskutierte dabei das Risikomanagement des Unternehmens und die Risiken und beschloss den Finanzierungsrahmen für das Geschäftsjahr 2010. Weitere Gegenstände der Dezembersitzung waren Personalangelegenheiten des Vorstands und Corporate Governance Themen sowie ein Beschluss zur Änderung der Verwendungszwecke eigener Aktien.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat auf der Basis einer unabhängigen gutachterlichen Stellungnahme zur Konformität der Vorstandsvergütung mit dem Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) die zu Beginn des Geschäftsjahres getroffenen Festlegungen für die individuelle Vergütung der Vorstandsmitglieder für 2009 sowie das Vergütungssystem für das Jahr 2010 jeweils auf Vorschlag des Präsidialausschusses behandelt und bestätigt.

Corporate Governance. Der Aufsichtsrat befasste sich im Verlauf des Geschäftsjahrs 2009 kontinuierlich mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance und berücksichtigte dabei gesetzliche Änderungen sowie die Aktualisierung des Deutschen Corporate Governance Kodex im Juni 2009.

In seiner Sitzung im Februar 2009 informierte sich der Aufsichtsrat über die Ergebnisse der Effizienzprüfung des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2008.

In der Dezembersitzung hat der Aufsichtsrat die Entsprechenserklärung 2009 gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 verabschiedet und die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im Hinblick auf die Anforderungen nach dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz und des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung aktualisiert; Daimler hat die wesentlichen Corporate Governance Anforderungen des BilMoG und des VorstAG bereits vor Inkrafttreten beider Gesetze erfüllt.

In jeder Aufsichtsratssitzung gab es eine sogenannte Executive Session, in der die Mitglieder des Aufsichtsrats die Möglichkeit hatten, Themen in Abwesenheit der Vorstandsmitglieder zu besprechen.

Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG sind verpflichtet, potenzielle Interessenkonflikte dem Gesamtgremium gegenüber offenzulegen und sich nicht an der Behandlung von Themen, die zu einem Interessenkonflikt führen können, zu beteiligen. Herr Dr. h.c. Bernhard Walter, Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG, ist gleichzeitig Mitglied des Aufsichtsrats der Henkel AG & Co. KGaA. Zur Vermeidung eines potenziellen Interessenkonflikts im Zusammenhang mit einer inzwischen beigelegten rechtlichen Auseinandersetzung wegen Sponsoring-Forderungen des Formel-1-Rennteam Brawn GP mit der Firma Henkel beteiligte sich Herr Dr. h.c. Walter auf eigenen Wunsch nicht an der kurzen Erörterung dieses Themas im Aufsichtsrat und erhielt keinerlei Information hierzu.

Ein Mitglied des Aufsichtsrats, Herr Arnaud Lagardère, konnte aufgrund dringender anderweitiger Verpflichtungen im Jahresverlauf nur an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilnehmen.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse. Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammengekommen. Dabei behandelte er nicht nur Corporate Governance Themen, Vergütungsfragen, insbesondere infolge des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung, sondern auch Personalangelegenheiten des Vorstands. Im Februar des Jahres 2009 legte der Präsidialausschuss wie schon in den Vorjahren Compliance-Ziele im Rahmen der individuellen Zielvereinbarungen der Vorstandsmitglieder fest und bewertete den Zielerreichungsgrad unterjährig in Abstimmung mit dem Compliance-Bereich des Unternehmens und dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses. Im November befasste sich der Präsidialausschuss ausführlich mit dem Führungs- und Nachwuchspotenzial im Unternehmen.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2009 zu sieben Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht des Ausschusses zu entnehmen (vgl. S. 154).

Der **Nominierungsausschuss** hat im Geschäftsjahr 2009 in einer Sitzung eine Empfehlung für den Wahlvorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl von fünf Anteilseignervertretern in den Aufsichtsrat der Daimler AG erarbeitet. Dies erfolgte auf der Basis der Festlegungen zur Struktur, zur Ausrichtung und zum Qualifikationsprofil der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sowie unter Berücksichtigung von Corporate Governance Anforderungen.

Der nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz obligatorische **Vermittlungsausschuss** hatte wie in den Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2009 keinen Anlass, tätig zu werden.

Der Aufsichtsrat wurde über die Tätigkeit und insbesondere über die Entscheidungen aller Ausschüsse kontinuierlich in der jeweils nächsten Aufsichtsratssitzung unterrichtet.

Personalia des Aufsichtsrats. Mit Ablauf der Hauptversammlung am 8. April 2009 schieden die Anteilseignervertreter William A. Owens und Dr. Mark Wössner aus dem Aufsichtsrat der Daimler AG aus. Auf Vorschlag des Aufsichtsrats wurden Dr. Manfred Schneider, Dr. h.c. Bernhard Walter und Lynton R. Wilson mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung wieder gewählt sowie Gerard Kleisterlee und Lloyd G. Trotter als neue Vertreter der Aktionäre bestimmt; die Herren Kleisterlee, Trotter und Dr. h.c. Walter für die Zeit bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2013 beschließt; die Herren Dr. Schneider und Wilson für die Zeit bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2010 beschließt. Der Wahlvorschlag des Aufsichtsrats beruhte dabei auf einer Empfehlung des Nominierungsausschusses des Aufsichtsrats und einem Beschluss der Anteilseignervertreter.

Personalia des Vorstands. In einer Aufsichtsratssitzung anlässlich der Hauptversammlung im April erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zur einvernehmlichen Beendigung der Bestellung von Herrn Dr. Rüdiger Grube zum ordentlichen Mitglied des Vorstands mit Ablauf des 30. April 2009. Herr Dr. Grube verließ das Unternehmen auf eigenen Wunsch und wurde vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG zum Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Bahn AG bestellt.

In der Aufsichtsratssitzung im Dezember beschloss der Aufsichtsrat die Wiederbestellung von Herrn Andreas Renschler zum Mitglied des Vorstands mit Wirkung vom 1. Oktober 2010 bis zum 30. September 2013 bei unveränderter Zuständigkeit für Daimler Trucks und stimmte den vom Vorstand vorgeschlagenen Änderungen des Ressortverteilungsplans des Vorstands zu.

In einer Aufsichtsratssitzung im Februar 2010 beschloss der Aufsichtsrat die Wiederbestellung von Dr. Dieter Zetsche, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG sowie Leiter Mercedes-Benz Cars und Dr. Thomas Weber, verantwortlich für Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung, jeweils mit Wirkung zum 1. Januar 2011 für drei Jahre, d. h. bis zum 31. Dezember 2013. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat, den Vorstand um ein Ressort zu erweitern und Herrn Dr. Wolfgang Bernhard mit sofortiger Wirkung d. h. ab dem 18. Februar 2010 für drei Jahre zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG zu bestellen mit Verantwortung für Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars sowie für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans.

Prüfung des Jahresabschlusses 2009. Der Jahresabschluss und der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2009 sind ordnungsgemäß von der KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten und um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen ergänzten Konzernabschluss 2009. Die Abschlussunterlagen und die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegen. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen – teilweise im Entwurf – zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss nach IFRS und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht der Daimler AG sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses und des Berichts nach Form 20-F. Die Unterlagen wurden vom Prüfungsausschuss und vom Aufsichtsrat eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete, erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung festgestellt, dass Einwendungen nicht zu erheben sind. Der Aufsichtsrat billigt die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Schließlich hat der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zugestimmt, den Jahresfehlbetrag der Daimler AG durch eine Entnahme aus der Kapitalrücklage auszugleichen.

Dank. Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gesellschaften des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung sowie den ausgeschiedenen Mitgliedern von Vorstand und Aufsichtsrat für ihren persönlichen Beitrag und den besonderen Einsatz in einem wirtschaftlichen Umfeld, das unser Unternehmen vor ganz besondere Herausforderungen gestellt hat.

Stuttgart, im März 2010

Der Aufsichtsrat



Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff

München
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Fraport AG
Royal KPN N.V.
SMS GmbH – Vorsitzender
UniCredit S.p.A.
Voith AG

Erich Klemm*

Sindelfingen
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Sari Baldauf

Helsinki
Former Executive Vice President and General Manager
of the Networks Business Group of Nokia Corporation

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Hewlett-Packard Company
F.Secure Corporation
CapMan OYj
Fortum OYj

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt am Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Linde AG
Bayer AG
Emerson Electric Co.

Prof. Dr. Heinrich Flegel*

Stuttgart
Leiter Forschung Material, Leichtbau und
Produktionstechnologien, Daimler AG;
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses im
Daimler-Konzern

Dr. Jürgen Hambrecht

Ludwigshafen
Vorsitzender des Vorstands der BASF SE

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Deutsche Lufthansa AG

Jörg Hofmann*

Stuttgart
IG Metall, Bezirksleiter Baden-Württemberg

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Robert Bosch GmbH
Heidelberger Druckmaschinen AG

Dr. Thomas Klebe*

Frankfurt am Main
Leiter des Justiziariats der IG Metall

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG
ThyssenKrupp Materials International GmbH

Gerard Kleisterlee

Amsterdam
President and CEO of Royal Philips Electronics N.V.
(seit 8. April 2009)

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

De Nederlandsche Bank N.V.

Arnaud Lagardère

Paris
General Partner and CEO of Lagardère SCA

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Hachette SA
EADS N.V.
EADS Participations B.V.
Hachette Livre (SA)
Lagardère Services (SAS) – Vorsitzender
Lagardère Active (SAS) – Vorsitzender
Lagardère (SAS)
Lagardère Capital & Management (SAS)
Arjil Commanditée – Arco (SA)
Lagardère Ressources (SAS)
Lagardère Sports (SAS) – Vorsitzender
SOGEADE Gérance (SAS)
Lagardère Unlimited INC – Vorsitzender
Lagardère Unlimited LLC

Jürgen Langer*

Frankfurt am Main
Betriebsratsvorsitzender der Niederlassung
Frankfurt/Offenbach, Daimler AG

Helmut Lense*

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Untertürkheim
der Daimler AG
(bis 31. Dezember 2009)

Ansgar Osseforth*

Sindelfingen
Teamleiter Mercedes-Benz Forschung und Entwicklung;
Mitglied des Betriebsrats des Werks Sindelfingen, Daimler AG

Valter Sanches*

São Paulo
Secretary of International Relations of Confederação
Nacional dos Metalúrgicos/CUT

Dr. Manfred Schneider

Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Bayer AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien:

Linde AG – Vorsitzender
RWE AG – Vorsitzender
TUI AG

Stefan Schwaab*

Gaggenau
Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im
Daimler-Konzern und des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats des Werks
Gaggenau der Daimler AG

* Vertreter der Arbeitnehmer

Lloyd G. Trotter

Plainville
Former Vice Chairman General Electric,
President & CEO of the General Electric Group's Industrial
Division;
Managing Partner, Founder, GenNx360 Capital Partners
(seit 8. April 2009)

**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen
Kontrollgremien:**

PepsiCo Inc.
Textron Inc.

Dr. h.c. Bernhard Walter

Frankfurt am Main
Ehemaliger Vorstandssprecher der Dresdner Bank AG

**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen
Kontrollgremien:**

Bilfinger Berger AG – Vorsitzender
Deutsche Telekom AG
Henkel AG & Co. KGaA

Uwe Werner*

Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Bremen
der Daimler AG

Lynton R. Wilson

Toronto
Chairman of the Board of CAE Inc.;
Chancellor, McMaster University

**Gerichtlich bestellt durch Beschluss des Amtsgerichts
seit 5. Januar 2010:**

Jörg Spies*

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats der Zentrale, Daimler AG

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

William A. Owens

Kirkland
Former President and Chief Executive Officer of Nortel
Networks Corporation;
Chairman of AEA Capital, Asia
(ausgeschieden am 8. April 2009)

Dr. Mark Wössner

München
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender und Vorsitzender des
Aufsichtsrats der Bertelsmann AG
(ausgeschieden am 8. April 2009)

Ausschüsse des Aufsichtsrats:

Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Manfred Schneider
Dr. Thomas Klebe*

Präsidialausschuss

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Manfred Schneider
Dr. Thomas Klebe*

Prüfungsausschuss

Dr. h.c. Bernhard Walter – Vorsitzender
Dr. Clemens Börsig
Erich Klemm*
Stefan Schwaab*

Nominierungsausschuss

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Dr. Manfred Schneider
Lynton R. Wilson

* Vertreter der Arbeitnehmer

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Prüfungsausschuss kam im Jahr 2009 zu sieben Sitzungen zusammen. An den Sitzungen nahmen neben den Ausschussmitgliedern regelmäßig der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorstandsvorsitzende, das für Finanzen und Controlling zuständige Vorstandsmitglied und der Abschlussprüfer teil. Darüber hinaus waren bei einzelnen Tagesordnungspunkten auch die Leiter der zuständigen Fachabteilungen vertreten. Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit dem Abschlussprüfer, mit dem für Finanzen und Controlling zuständigen Vorstandsmitglied, mit dem Leiter des Bilanzbereichs, mit den Leitern der Bereiche Interne Revision, Corporate Compliance und Recht sowie mit dem unabhängigen Compliance-Berater des Unternehmens. Über die Ergebnisse dieser Gespräche wurde der Prüfungsausschuss regelmäßig informiert. Der Prüfungsausschussvorsitzende berichtete dem Aufsichtsrat in der jeweils folgenden Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses und den Verlauf von Sitzungen und Gesprächen.

In einer Sitzung im Januar 2009 befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Möglichkeiten und etwaigen Bedingungen eines Vergleichs der Daimler AG mit der US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission) und dem US-Justizministerium (U.S. Department of Justice) zur Beendigung der jeweiligen Untersuchungsverfahren wegen möglicher Verletzungen des US-amerikanischen Foreign Corrupt Practices Act. In den zurückliegenden Geschäftsjahren hatte diese Angelegenheit einen besonderen Schwerpunkt der Prüfungsausschusstätigkeit gebildet. Nach intensiver Behandlung und Abwägung dieser Möglichkeiten und etwaigen Bedingungen empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat, den Vorstand zu ermächtigen, die vergleichsweise Beendigung abschließend auszuhandeln.

Alle Unternehmensgremien sind sich einig darüber, dass die Beendigung der Untersuchungsverfahren nicht als Schlussstrich zu verstehen wäre; vielmehr sollen der nachhaltige Einfluss der etablierten Compliance-Organisation fortbestehen und ein weiterer Ausbau dieser Aktivitäten erfolgen.

Im Februar 2009 prüfte der Ausschuss in Anwesenheit des Abschlussprüfers in zwei Sitzungen den Jahresabschluss, den Konzernabschluss, den Lagebericht der Daimler AG sowie den Konzernlagebericht für das Jahr 2008 und darüber hinaus den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Zur Vorbereitung standen den Prüfungsausschussmitgliedern wie allen Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen teilweise im Entwurf zur Verfügung, u. a. der Geschäftsbericht, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss nach IFRS, der Lagebericht der Daimler AG und der Konzernlagebericht sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses und des Berichts nach Form 20-F. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat in seiner zweiten Sitzung, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands anzuschließen. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung mit dem Entwurf der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2009 und dem Jahresprüfplan der Internen Revision und genehmigte einen Katalog zulässiger Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers im Geschäftsjahr 2009.

In weiteren Sitzungen im Jahresverlauf behandelte der Prüfungsausschuss gemeinsam mit den eingangs genannten Mitgliedern des Vorstands und in Anwesenheit des Abschlussprüfers ausführlich den Halbjahresbericht und die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens. Darüber hinaus wurden die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen und das Pensionsmanagement vorgestellt.

Der Prüfungsausschuss überprüfte auf fortlaufender Basis die Qualifikation und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die Umsetzung der beschlossenen Grundsätze zur Genehmigung zulässiger Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers. Nach entsprechendem Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss die KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, mit der Abschlussprüfung 2009, vereinbarte das Honorar des Abschlussprüfers, legte die Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2009 fest und informierte den Aufsichtsrat entsprechend.



Bernhard Walter, Vorsitzender des Prüfungsausschusses

Ein Schwerpunkt der Ausschusstätigkeit im Geschäftsjahr 2009 war die Behandlung des internen Kontrollsystems (Internal Control over Financial Reporting) im Unternehmen gemäß Abschnitt 404 des Sarbanes-Oxley Acts. Darüber hinaus nahm der Ausschuss den Jahrestätigkeitsbericht des Konzerndatenschutzbeauftragten entgegen und informierte sich über das Treasury Risk-Management sowie den Status und das Management der Pensionsfonds. Ein weiterer Schwerpunkt der Prüfungsausschusstätigkeit im Geschäftsjahr 2009 war die Umsetzung der Corporate Governance Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG). Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss regelmäßig mit den Tätigkeitsberichten und Programmen der Internen Revision, mit dem Risikomanagement und der Risikoberichterstattung und den Berichten des Bereichs Corporate Compliance. Dabei wurden auch Fortschritte bei der weiteren Umsetzung und Weiterentwicklung interner Richtlinien und Verhaltenskodizes innerhalb des Compliance Systems diskutiert. In diesem Zusammenhang bewertete der Prüfungsausschussvorsitzende im Februar 2009 beispielsweise die Angemessenheit der jährlichen Compliance-Ziele für den Vorstand. Der Prüfungsausschuss wurde informiert, wie weit diese Ziele zum Halbjahresstand erreicht waren.

Des Weiteren befasste sich der Prüfungsausschuss regelmäßig mit Beschwerden und Beanstandungen hinsichtlich der Rechnungslegung, der Unternehmensreputation und der internen Kontrollsysteme, die sich aus der vertraulichen und auf Wunsch anonymen Entgegennahme von Mitteilungen von Beschäftigten des Daimler-Konzerns oder anderen Hinweisgebern ergaben. Über Regelverstöße nach Sec. 302 Abs. 5 des Sarbanes-Oxley Acts wurde der Prüfungsausschuss gesondert informiert.

Im März 2010 prüfte der Ausschuss im Beisein des Abschlussprüfers im Rahmen von zwei Sitzungen den Jahresabschluss 2009, den Konzernabschluss 2009 und den für die Daimler AG und den Konzern zusammengefassten Lagebericht. Zur Vorbereitung standen den Prüfungsausschussmitgliedern wie allen Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen teilweise im Entwurf zur Verfügung, u. a. der Geschäftsbericht, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss nach IFRS, der zusammengefasste Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses und des Berichts nach Form 20-F. Die Prüfungsberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss

empfohl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung der Unterlagen, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Vorschlag des Vorstands zur Verrechnung des Jahresfehlbetrags der Daimler AG mit der Kapitalrücklage anzuschließen. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung mit dem Entwurf der Tagesordnung zur Hauptversammlung 2010 und dem Jahresprüfplan der Internen Revision und genehmigte einen Katalog zulässiger Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers im Geschäftsjahr 2010.

Auch im Jahr 2009 führte der Ausschuss eine spezifische Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Handlungsbedarf im Hinblick auf die Tätigkeiten des Ausschusses oder den Inhalt und Ablauf der Sitzungen ergab sich dabei nicht.

Stuttgart, im März 2010

Der Prüfungsausschuss

Dr. h.c. Bernhard Walter
Vorsitzender

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht fasst die Grundsätze zusammen, die für die Festlegung der Vergütung des Vorstands der Daimler AG angewendet werden, und erläutert sowohl die Höhe als auch die Struktur der Vorstandseinkommen. Darüber hinaus werden die Grundsätze und die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats beschrieben. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Lageberichts für die Daimler AG und den Konzern.

Grundsätze der Vergütung des Vorstands

Zielsetzung. Zielsetzung des Vergütungssystems für den Vorstand ist, die Vorstandsmitglieder gemäß ihres Tätigkeits- und Verantwortungsbereichs sowie im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben angemessen zu vergüten, um auch für Spitzenkräfte ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Durch eine adäquate Variabilität sollen die gemeinsame und persönliche Leistung des Vorstands sowie der nachhaltige Unternehmenserfolg deutlich und unmittelbar berücksichtigt werden.

Umsetzung in der Praxis. Für jedes anstehende Geschäftsjahr bereitet der Präsidialausschuss zunächst auf Basis eines Wettbewerbsvergleichs die Überprüfung der Vergütungssystematik und -höhe durch den Aufsichtsrat vor. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage der Angemessenheit. Dazu werden mit Bezug auf eine Gruppe vergleichbarer Unternehmen – im Schwerpunkt aus Deutschland, aber auch aus anderen europäischen Ländern und den USA – insbesondere die folgenden Aspekte geprüft:

- die Wirkungsweise der einzelnen fixen und variablen Komponenten, also deren Methodik und Bezugsparameter,
- die Gewichtung der Komponenten zueinander, d. h. das Verhältnis der fixen Grundvergütung zu den kurzfristig und langfristig variablen Bestandteilen, sowie
- die sich daraus ergebende Zielvergütung, bestehend aus Grundgehalt (etwa 20% der Zielvergütung), Jahresbonus (etwa 30% der Zielvergütung) und langfristig orientierter Vergütung (etwa 50% der Zielvergütung) bei einer unterstellten 100%-Ziel-erreicherung.

Dazu nehmen Präsidialausschuss und Aufsichtsrat unabhängige externe Beratung in Anspruch. Soweit sich als Ergebnis hieraus Änderungsbedarf für das Vergütungssystem für den Vorstand ergibt, legt der Präsidialausschuss entsprechende Änderungsvorschläge dem gesamten Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vor.

Auf Basis des verabschiedeten Vergütungssystems entscheidet der Aufsichtsrat zu Beginn des Jahres über die Grund- und Zielvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder und legt für das anstehende Geschäftsjahr die für die variablen Vergütungskomponenten relevanten Erfolgsparameter fest. Jährlich werden zudem zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Vorstandsvorsitzenden und den Vorstandsmitgliedern Ziele für das anstehende Geschäftsjahr vereinbart, die nach Abschluss des Geschäftsjahres zusätzlich in die Festlegung des Jahresbonus durch den Aufsichtsrat eingehen.

Somit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres die individuellen Grund- und Zielvergütungen sowie die dafür relevanten Erfolgsparameter fest. Diese Festlegungen werden durch den Aufsichtsrat verabschiedet.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres wird auf dieser Basis die Zielerreichung gemessen, die tatsächliche Vergütung durch den Präsidialausschuss ermittelt und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2009. Unverändert setzt sich das Vergütungssystem aus einer fixen Grundvergütung, einem Jahresbonus sowie einer variablen Vergütung mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung zusammen. Letztere trägt dabei durch die Anbindung an den Aktienkurs einerseits und an zusätzliche anspruchsvolle Vergleichsparameter andererseits den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex Rechnung und berücksichtigt sowohl positive als auch negative Entwicklungen. Im Einzelnen stellt sich das System wie folgt dar:

Die **Grundvergütung** ist eine fixe, auf das Gesamtjahr bezogene Barvergütung, die sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert und in zwölf Monatsraten ausbezahlt wird.

Der **Jahresbonus** ist eine variable Barvergütung, deren Höhe sich primär am operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns (EBIT) sowie optional an weiteren Kennzahlen und der individuellen Leistung der Vorstandsmitglieder im abgelaufenen Geschäftsjahr orientiert. Im Jahr 2009 wurde hierbei zusätzlich dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts besondere Bedeutung zugemessen.

Bezugsparameter:

- Zu 50% Vergleich EBIT Istwert 2009 zu Zielwert 2009.
- Zu 50% Vergleich EBIT Istwert 2009 zu Istwert 2008.

Wert bei 100%-Zielerreichung:

Derzeit das 1,5-Fache des Grundgehalts; die Festlegung erfolgt unter Berücksichtigung des Marktvergleichs.

Bandbreite der Zielerreichung:

0 – 200%, d. h. der Jahresbonus ist nach oben begrenzt auf das Dreifache des Grundgehalts und ein Totalausfall ist möglich.

Auf den sich daraus ergebenden Zielerreichungsgrad kann abhängig von weiteren, vorab festgelegten Kennzahlen ein bis zu 10%iger Zu- oder Abschlag vorgenommen werden. Zusätzlich hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, unter anderem auf Basis der oben genannten Zielvereinbarungen, die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds mit einem Zu- oder Abschlag von bis zu 25% zu berücksichtigen.

Auch im Jahr 2009 wurden mit dem Vorstand zusätzlich individuelle Ziele mit Blick auf den Aufbau und die nachhaltige Funktion eines Compliance-Systems vereinbart. Die ganz- oder teilweise Nicht-Erfüllung der individuellen Compliance-Ziele kann mit einem Abschlag von bis zu 25% auf die Zielerreichung wirken. Aus den Compliance-Zielen kann jedoch selbst bei vollständiger Erfüllung keine Erhöhung der individuellen Zielerreichung resultieren.

Der **Performance Phantom Share Plan** ist eine langfristig orientierte Vergütung, deren Chancen- und Risikopotenzial aufgrund der Gewährung von virtuellen Aktien maßgeblich durch die Entwicklung des Aktienkurses gekennzeichnet ist. Zu Planbeginn werden für die Dauer von drei Jahren mittelfristige Erfolgsziele gesetzt, deren Erreichung auf die Anzahl der verdienten virtuellen Aktien wirkt. Der im Jahr 2009 begebene Plan kommt nach vier Jahren mit dem dann geltenden Kurs der Daimler-Aktie in bar zur Auszahlung; der Kurs bei der Auszahlung ist auf das 2,5-Fache des Kurses begrenzt, der bei Planbeginn zugrunde gelegt wurde. Von der Hälfte des Netto-Auszahlungsbetrags müssen echte Aktien der Gesellschaft gekauft und dauerhaft gehalten werden, bis dazu bestehende Richtlinien für den Aktienbesitz (siehe unten) erfüllt sind.

Bezugsparameter:

- Zu 50% die erzielte Umsatzrendite im Vergleich zu einer Wettbewerbsgruppe (BMW, Ford, General Motors, Honda, Toyota, Volvo und Volkswagen).
- Zu 50% die erzielte Kapitalrendite unter Berücksichtigung der Kapitalkosten.

Wert bei Zuteilung:

Festlegung jährlich abhängig vom Marktvergleich; im Jahr 2009 rund das 2- bis 2,5-Fache des Grundgehalts.

Bandbreite der Zielerreichung:

0 – 200%, d. h. der Plan ist nach oben begrenzt und ein Totalausfall ist möglich.

Wert der virtuellen Aktien bei der Auszahlung:

Maximal das 2,5-Fache des Aktienkurses bei Planbeginn.

Während des Vier-Jahres-Zeitraums entfällt auf die virtuellen Aktien ein Dividendenäquivalent, dessen Höhe sich nach der Dividende bestimmt, die im betreffenden Jahr auf eine echte Daimler-Aktie bezahlt wird. Hinsichtlich der aktienorientierten Vergütung ist eine nachträgliche Änderung der festgelegten Erfolgsziele oder Vergleichsparameter ausgeschlossen.

Richtlinien für den Aktienbesitz. In Ergänzung zu diesen drei Komponenten der Vorstandsvergütung wurden Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«) verabschiedet. Danach sind die Vorstandsmitglieder gehalten, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von Daimler-Aktien einzusetzen und diese Aktien während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten. Die Festlegung der Zahl der zu haltenden Aktien orientierte sich für den Vorstandsvorsitzenden am Dreifachen und für die anderen Vorstandsmitglieder am Zweifachen der Grundvergütung. Zur Erfüllung der Richtlinien ist grundsätzlich die Hälfte der Netto-Auszahlungsbeträge aus den Performance Phantom Share Plänen zum Erwerb echter Aktien der Gesellschaft zu verwenden; der Aktienwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

Umsetzung des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat vor dem Hintergrund des am 5. August 2009 in Kraft getretenen Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) eine Begutachtung des Vorstandsvergütungssystems durch einen unabhängigen Prüfer veranlasst. Im Ergebnis wurde das oben dargestellte Vergütungssystem als konform mit den neu erlassenen Regelungen

bestätigt. Im Quervergleich zeichnet sich das Vorstandsvergütungssystem der Daimler AG durch einen sehr hohen variablen Anteil aus, wodurch es den Vorstand einem größeren Risiko aussetzt. Mit der Betonung der langfristigen Vergütungskomponenten und der seit vielen Jahren bestehenden Verpflichtung des Vorstands, Aktien des Unternehmens zu halten und so mit einem Teil des Privatvermögens am Unternehmen beteiligt zu sein, wurde das Vergütungssystem frühzeitig auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Der Aufsichtsrat beabsichtigt, das Vergütungssystem auf der Hauptversammlung im April 2010 zur Abstimmung zu stellen. Fortlaufend wird, wie bisher auch, der Aufsichtsrat die Entwicklungen auf dem deutschen Markt, insbesondere bei den DAX-30-Unternehmen und den internationalen Wettbewerbern der Daimler AG, genau beobachten und sich gegebenenfalls mit der Frage der Ausrichtung der Vergütung erneut befassen.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2009

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2009. Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler AG berechnen sich aus der Summe der zufließenden Barvergütungen (Grundgehalt und Jahresbonus), dem Wert der aktienorientierten Vergütung zum Gewährungszeitpunkt im Februar 2008 bzw. 2009 (Performance Phantom Share Plan - PPSP) und der Summe steuerpflichtiger geldwerter Vorteile. Der für den Gewährungswert des PPSP relevante Kurs in vier Jahren kann deutlich von dem jetzt bei der Gewährung relevanten Kurs abweichen.

Es entfallen 4,8 (i. V. 6,2) Mio. € auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige, 1,8 (i. V. 1,5) Mio. € auf variable, d. h. kurzfristig erfolgsbezogene, und 5,2 (i. V. 8,9) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. Das entspricht für das Jahr 2009 einer Summe von 11,8 (i. V. 16,6) Mio. €.

Vorstandsvergütung 2009		Grundvergütung	Verzicht	Kurzfristig orientierte Vergütung (Jahresbonus)	Langfristig orientierte Vergütung (PPSP)		Summe
					in Stück	Wert der Zuteilung (2009: bei Kurs 18,82 €) (2008: bei Kurs 55,80 €)	
in Tausend €							
Dr. Dieter Zetsche	2009	1.530	- 153	689	114.967	2.164	4.230
	2008	1.530		494	50.164	2.799	4.823
Wilfried Porth	2009	382	- 53	172			501
	2008						
Andreas Renschler	2009	575	- 58	305	51.317	966	1.788
	2008	575		207	22.392	1.250	2.032
Bodo Uebber ¹	2009	660	- 66	297	54.975	930	1.821
	2008	660		233	23.988	1.339	2.232
Dr. Thomas Weber	2009	545	- 55	245	48.809	919	1.654
	2008	545		199	21.297	1.186	1.932
Günther Fleig ²	2009	148		45		216	409
	2008	545		199	21.297	1.188	1.932
Dr. Rüdiger Grube ³	2009	187		56			243
	2008	560		203	20.613	1.150	1.913
Summe	2009	4.027	- 385	1.809	270.068	5.195	10.646
	2008	4.415		1.535	159.751	8.914	14.864

1 PPSP-Wert nach Abzug von Mandatsvergütung eines Beteiligungsunternehmens in Höhe von 104.500 €.

2 Der PPSP-Wert entspricht den Auszahlungsbedingungen im Jahr des Ausscheidens.

3 Der PPSP-Wert entspricht, nach Abzug von Mandatsvergütung eines Beteiligungsunternehmens in Höhe von 108.000 €, den Auszahlungsbedingungen im Jahr des Ausscheidens.

Der Rückgang der Grundvergütung beruhte auf dem seit dem 1. Mai 2009 wirksamen und bis 30. Juni 2010 geltenden, freiwilligen Gehaltsverzicht des Vorstands in Höhe von 15% der Grundvergütung sowie auf der Reduzierung der Zahl der Vorstandsmitglieder im Jahr 2009.

Die Tabelle auf S. 158 zeigt das Grundgehalt und die variable Vergütung der aktiven Vorstandsmitglieder für das Jahr 2009 im Vergleich zum Jahr 2008. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bestellung von Herrn Fleig zum 8. April 2009 sowie von Herrn Dr. Grube zum 30. April 2009 endete. Herr Porth wurde mit Wirkung zum 8. April 2009 neu in den Vorstand berufen.

Im Wesentlichen durch die Gestellung von Dienstwagen und Aufwendungen für Sicherheitsleistungen entstanden für die Vorstandsmitglieder zu versteuernde geldwerte Vorteile in folgender Höhe:

Steuerpflichtige geldwerte Vorteile

	2009	2008
in Tausend €		
Dr. Dieter Zetsche	112	213
Wilfried Porth ¹	346	
Andreas Renschler	251	881
Bodo Uebber	114	130
Dr. Thomas Weber ²	252	311
Günther Fleig	42	159
Dr. Rüdiger Grube ³	71	103
Summe	1.188	1.797

1 Wert der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile nach Abzug von Mandatsvergütung einer Konzerngesellschaft in Höhe von 3.000 €.

2 Unter Berücksichtigung von Jubiläumsgeld in Höhe von 45.500 €.

3 Wert der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile nach Abzug von Mandatsvergütung eines Beteiligungsunternehmens in Höhe von 30.400 €.

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

Altersversorgung. Die Pensionsverträge der vor dem Jahr 2005 bestellten deutschen Vorstandsmitglieder beinhalteten bis zum Jahr 2005 Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der Grundvergütung errechnete. Diese Pensionsansprüche blieben bestehen und wurden auf dem damaligen Niveau eingefroren¹.

1 70% für Dr. Dieter Zetsche, 69% für Günther Fleig, 60% für Dr. Rüdiger Grube und Dr. Thomas Weber, 50% für Andreas Renschler und Bodo Uebber sowie 35% für Wilfried Porth

Die Ruhegehaltszahlungen beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet, bzw. als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis vor dem 60. Lebensjahr aufgrund von Dienstunfähigkeit endet. Es erfolgt eine jährliche Erhöhung um 3,5% (Wilfried Porth: gemäß den gesetzlichen Regelungen). Ähnlich der Altersversorgung der deutschen Belegschaft ist eine Witwen- und Waisenregelung vorgesehen.

Die Pensionsansprüche von Herrn Porth wurden ebenfalls im Jahr 2005 festgelegt, jedoch mit Bezug auf seine damalige Tätigkeit und Vergütung auf der Führungsebene unterhalb des Vorstands.

Mit Wirkung zum Beginn des Jahres 2006 wurden alle zuvor genannten Pensionsverträge auf ein neues Altersversorgungssystem umgestellt. Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich aus einem Beitrag in Höhe von 15% der Summe seiner Grundvergütung und des tatsächlich erreichten Jahresbonus zusammen, multipliziert mit einem Altersfaktor, der einer Verzinsung von derzeit 6% (Wilfried Porth: 5%) entspricht. Dieser Pensionsplan kommt frühestens mit Erreichen des 60. Lebensjahres zur Auszahlung.

Im Geschäftsjahr 2009 wurde die Pensionsrückstellung um einen Dienstzeitaufwand in Höhe von 1,660 (i. V. 2,485) Mio. € erhöht:

Dienstzeitaufwand für die in den Geschäftsjahren 2008/2009 erdienten Versorgungsansprüche des Vorstands

	2009	2008
in Tausend €		
Dr. Dieter Zetsche	629	696
Wilfried Porth	88	
Andreas Renschler	215	262
Bodo Uebber	362	464
Dr. Thomas Weber	240	272
Günther Fleig		365
Dr. Rüdiger Grube	126	426
Summe	1.660	2.485

Zusagen bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit. Die Zahlung einer Abfindung an ein Vorstandsmitglied ist im Falle der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses nicht vorgesehen. Allein für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses im gegenseitigen Einvernehmen enthalten die Vorstandsverträge, die zudem in der Regel nur für eine Laufzeit von drei Jahren abgeschlossen werden, eine Zusage auf Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeuges bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung erfolgsbezogener Vergütungskomponenten besteht dagegen nur zeitanteilig bis zum Tag des Ausscheidens aus der Gesellschaft. Der Anspruch auf die Auszahlung der erfolgsbezogenen Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung orientiert sich an den festgelegten Ausübungsbedingungen der jeweiligen Pläne. Ausscheidende Vorstandsmitglieder können für den Zeitraum beginnend nach dem Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit Ruhegehaltszahlungen in Höhe der im vorherigen Abschnitt beschriebenen, bis 2005 erteilten Zusagen und eine Fahrzeugstellung erhalten.

Durch diese Regelungen und aufgrund der Tatsache, dass Vorstandsverträge bei der Daimler AG nach einer im Jahr 2006 erfolgten Festlegung des Aufsichtsrats sowohl bei der ersten Bestellung als auch bei einer Wiederbestellung in der Regel nur mit einer Laufzeit von drei Jahren abgeschlossen werden, bleibt die Daimler AG deutlich unter der vom deutschen Corporate Governance Kodex angeregten Grenze von zwei Jahresvergütungen bei Abfindungsleistungen.

Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Die Vorstandsmitglieder sollen Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate und/oder sonstige administrative oder ehrenamtliche Funktionen außerhalb des Unternehmens nur in begrenztem Umfang übernehmen. Zudem benötigen die Vorstände zur Aufnahme von Nebentätigkeiten die Zustimmung des Aufsichtsrats. So ist sichergestellt, dass weder der zeitliche Aufwand noch die dafür gewährte Vergütung zu einem Konflikt mit den Aufgaben für das Unternehmen führt. Soweit es sich bei den Nebentätigkeiten um Aufsichtsratsmandate oder Mandate in vergleichbaren Kontrollgremien handelt, sind diese im Jahresabschluss der Daimler AG aufgeführt und im Internet veröffentlicht. Für die Übernahme von Mandaten in Konzerngesellschaften erfolgt keine Vergütung.

Darlehen an Vorstandsmitglieder. Im Jahr 2009 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen. Die im Jahr 2009 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 16,1 (i. V. 19,1) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene belaufen sich zum 31. Dezember 2009 auf insgesamt 192,8 (i. V. 167,0) Mio. €.

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2009. Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die von der Hauptversammlung im April 2008 neu festgelegte Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zu einem Auslagenersatz und der ihnen für die Aufsichtsratsstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung in Höhe von 100.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das Dreifache, der Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhalten das Zweifache, Vorsitzende in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats und Mitglieder des Prüfungsausschusses das 1,5-Fache und Mitglieder in den übrigen Ausschüssen des Aufsichtsrats das 1,3-Fache der festen Vergütung eines ordentlichen Mitglieds. Die Vergütung der Ausschusstätigkeiten für ein Geschäftsjahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere der genannten Funktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der am höchsten vergüteten Funktion.

Im April 2009 beschloss der Aufsichtsrat, einen Solidarbeitrag zu den Maßnahmen zur Senkung der Arbeitskosten zu leisten und auf 10% der jeweiligen individuellen Vergütungskomponenten im Zeitraum 1. Mai 2009 bis 30. Juni 2010 zu verzichten.

Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nebenstehenden Tabelle ausgewiesen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsentgelt in Höhe von 1.100 €.

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden keine Vergütungen gewährt. Ausgenommen davon ist die Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihrem Arbeitsvertrag.

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2009 bei 2,6 (i. V. 2,8) Mio. €.

Darlehen an Aufsichtsratsmitglieder. Im Jahr 2009 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2009
in €		
Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidiums und des Nominierungsausschusses	293.613
Erich Klemm ¹	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidiums und des Prüfungsausschusses	206.595
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats	101.758
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	153.572
Prof. Dr. Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	101.758
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats	100.658
Jörg Hofmann ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	100.658
Dr. Thomas Klebe ^{1, 3}	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidiums	133.924
Gerard Kleisterlee	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 08.04.2009)	70.782
Arnaud Lagardère	Mitglied des Aufsichtsrats	96.478
Jürgen Langer ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	101.758
Helmut Lense ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 31.12.2009)	101.758
Ansgar Osseforth ⁴	Mitglied des Aufsichtsrats	101.758
William A. Owens	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 08.04.2009)	31.249
Valter Sanches ²	Mitglied des Aufsichtsrats	101.758
Dr. Manfred Schneider	Mitglied des Aufsichtsrats, des Präsidiums und des Nominierungsausschusses	133.924
Stefan Schwaab ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	155.772
Lloyd G. Trotter	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 08.04.2009)	70.782
Dr. h.c. Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses	202.415
Uwe Werner ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	101.758
Lynton R. Wilson ⁵	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	130.844
Dr. Mark Wössner	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 08.04.2009)	31.249

- 1 Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler Stiftung abzuführen.
- 2 Herr Sanches hat auf die Auszahlung seiner Vergütung verzichtet. Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler Stiftung überwiesen.
- 3 Herr Dr. Klebe erhielt zudem 13.700 € Vergütung und Sitzungsgelder für seine Aufsichtsrats-tätigkeit bei der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG. Auch hierfür gilt Fußnote 1.
- 4 Herr Osseforth hat erklärt, dass ein Teil seiner Vergütung an die Treuhandstiftung Erwachsenenbildung abgeführt wird.
- 5 Herr Wilson erhielt zudem 788 € für Gremientätigkeit bei der Mercedes-Benz Canada Inc.

Unser Verständnis und unsere Grundsätze. Die Compliance-Kultur, in der korrektes Verhalten gefordert und gefördert wird, haben wir im Berichtsjahr insgesamt weiterentwickelt. Unter Compliance verstehen wir die Übereinstimmung der Aktivitäten von Daimler mit allen für die Geschäftstätigkeit maßgeblichen Gesetzen, Vorschriften und Regelungen. Dabei sind auch die zugehörigen internen Rahmenrichtlinien und Richtlinien zu beachten, von denen sich der Daimler-Konzern leiten lässt bzw. zu deren Einhaltung wir uns freiwillig verpflichtet haben.

Bereits im Jahr 1999 hat Daimler eine Verhaltensrichtlinie formuliert. Dieser umfassende Verhaltenskodex spiegelt den Unternehmenswert Integrität wider und gilt ausnahmslos für alle Beschäftigten weltweit. Die Verhaltensrichtlinie wird durch Richtlinien ergänzt und präzisiert, die an zentraler Stelle im Mitarbeiterportal in einer Datenbank verfügbar sind und als wichtige Orientierungshilfe im täglichen Geschäft dienen. Eine Übersicht über das mehrstufige Regelwerk ist auf Seite 163 abgebildet.

Compliance-Organisation weiterentwickelt. Eine Kultur der Compliance muss dort verankert sein, wo das Geschäft betrieben und verantwortet wird. Um Compliance noch stärker in alle Geschäftsfelder und in die Zentralfunktionen einzubetten, haben wir im Jahr 2009 das Group Compliance Board eingerichtet, das als höchstes Compliance-Gremium direkt dem Vorstand der Daimler AG untersteht und dessen Struktur abbildet. In diesem Gremium werden wesentliche Compliance-Themen des Konzerns behandelt.

Darüber hinaus unterstützt und berät bereits seit 2006 ein unabhängiger externer Berater den Aufsichtsrat, den Prüfungsausschuss und den Vorstand in Fragen zum Thema Compliance.

Auch der Chief Compliance Officer berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden und informiert regelmäßig den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Der Bereich Corporate Compliance Operations (CCO) definiert das jährliche Antikorruptionsprogramm und unterstützt dessen Umsetzung weltweit. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Bereiches Legal & Compliance sind die existierenden globalen Netzwerke von lokalen Compliance-Managern und der Rechtsabteilung zusammengeführt worden. Inzwischen verfügen wir über rund 90 lokale Compliance-Manager, die mehr als 150 Gesellschaften und Geschäftsbereiche betreuen. Sie unterstützen das Management vor Ort dabei, Antikorruptionsvorschriften einzuhalten, und berichten regelmäßig über den Stand und die Fort-

schritte des Compliance-Programms in ihrer Geschäftseinheit. Die lokalen Compliance-Manager werden gezielt qualifiziert. Ihre Unabhängigkeit sichern wir durch eine entsprechende Vereinbarung mit dem lokalen Management und durch die direkte Berichtslinie an den Bereich Legal & Compliance.

Systematisches Compliance-Risikomanagement. Im Rahmen einer systematischen Risikoanalyse werden alle Gesellschaften und Einheiten des Daimler-Konzerns hinsichtlich ihres Korruptionsrisikos bewertet und klassifiziert. Ausschlaggebend sind dabei unter anderem die Geschäftsaktivitäten und das geschäftliche Umfeld. Auf Basis der Risikobewertung werden den Organisationseinheiten jeweils entsprechende Maßnahmen zugewiesen. Diese bilden das Compliance-Programm, das zum Ziel hat, Korruption zu verhindern und zu bekämpfen.

In 71 Vertriebsgesellschaften bzw. Geschäftseinheiten haben wir zusätzlich standardisierte Kontrollsysteme eingerichtet, die mit dazu beitragen, ein rechtlich und ethisch einwandfreies Verhalten sicherzustellen. Die Wirksamkeit der Kontrollsysteme wird jährlich durch die Gesellschaften im Rahmen eines standardisierten Bewertungsverfahrens beurteilt, gegebenenfalls verbessert und ist auch Gegenstand der Prüfung durch die Interne Revision.

Unabhängig von der Risikoklassifizierung einer Einheit unterstützt CCO konzernweit bei der Auswahl neuer Vertriebspartner durch eine Integritätsprüfung. Am Ende dieses Prozesses steht eine klare Empfehlung des Bereiches Legal & Compliance.

Um die Transparenz bei Regierungsgeschäften zu erhöhen, hat Daimler in Vertriebsgesellschaften und Geschäftseinheiten mit erhöhtem Korruptionsrisiko einen standardisierten Arbeitsprozess implementiert. Somit wird sichergestellt, dass die entsprechenden Dokumentations- und Genehmigungserfordernisse erfüllt werden.

Daimler setzt an allen Stufen der Wertschöpfungskette auf nachhaltige Compliance. In Form einer Nachhaltigkeitsrichtlinie bringen wir gegenüber unseren Lieferanten zum Ausdruck, dass ein Höchstmaß an Integrität erwartet wird und jede Form von Korruption, Bestechung, Erpressung und Veruntreuung strikt verboten ist.



Standardprozesse und umfassende Compliance-Leistungen.

Wir erwarten von allen Mitarbeitern regelkonformes Verhalten: Führungskräfte haben zusätzlich eine besondere Verantwortung, denn sie sind Vorbilder und damit Multiplikatoren für korrektes Verhalten. Die persönliche Verantwortung des Einzelnen und der Führungskräfte für ihren Zuständigkeitsbereich ist nicht übertragbar und gehört zum Tagesgeschäft wie andere wichtige Aufgaben auch.

In Personalentwicklungsprozessen wird die grundlegende Bedeutung von Compliance ebenfalls betont. Eine Einstufung als Potenzialträger oder als Talent durch den Vorgesetzten kann nur erhalten, wer Entscheidungen und Prozesse konsequent an unseren Richtlinien ausrichtet. Zusätzlich hat der Vorstand Compliance-Ziele für CEOs, CFOs, Vertriebsleiter und After-Sales-Leiter in Einheiten mit erhöhtem Korruptionsrisiko vorgegeben.

Zusätzlich zu den Vorgesetzten und den Ansprechpartnern vor Ort gibt es im Daimler-Konzern zentrale Anlaufstellen. Alle Mitarbeiter des Unternehmens können sich mit konkreten Fragen zur Prävention aktiver Korruption an den Compliance Consultation Desk (CCD) wenden. In der Online-Datenbank QuISS werden zudem die häufigsten Fragen und Antworten der jahrelangen Compliance-Beratung in strukturierter Form zur Verfügung gestellt.

Gemäß der Konzernrahmenrichtlinie »Null-Toleranz-Prinzip« und der Konzernrichtlinie zu Disziplinarmaßnahmen gibt es keinerlei Toleranz gegenüber rechts- und vorschriftswidrigem Verhalten. Dabei spielen Status und Position der Betroffenen keine Rolle, mögliches Fehlverhalten wird gleichermaßen nach den vier Grundsätzen Fairness, Konsistenz, Transparenz und Nachhaltigkeit behandelt.

Anlaufstelle für die Entgegennahme, Dokumentation und Bearbeitung von vermutetem Fehlverhalten ist das Business Practices Office (BPO). Hier können sowohl unsere Mitarbeiter als auch externe Personen über verschiedene Zugangswege weltweit und jederzeit auf vertraulicher Basis – auf Wunsch auch anonym – Anhaltspunkte für etwaiges Fehlverhalten mitteilen. Mitarbeiter sind gehalten und Führungskräfte sind verpflichtet, einen möglichen schweren Verstoß gegen strafrechtliche Bestimmungen oder gegen die Daimler Verhaltensrichtlinie dem BPO zu melden. Der Schutz von Hinweisgebern ist ebenfalls verbindlich geregelt.

Weltweites Trainings- und Informationsangebot ausgebaut.

Die Reichweite der Compliance-Schulungen wurde 2009 nochmals erheblich gesteigert. Über 100.000 Mitarbeiter nahmen am webbasierten Code of Conduct Training teil, das seit 2009 alle Angestellten weltweit jährlich mit wechselnden Schwerpunkten absolvieren. Um korruptionsbezogene Inhalte dieses Trainings weiter zu vertiefen, durchliefen außerdem über 33.000 Angestellte aus Gesellschaften und Bereichen, die Vertriebsaktivitäten durchführen, ein webbasiertes Training zur Korruptionsprävention. Dieses wird alle zwei Jahre verpflichtend durchgeführt. Ergänzt wird das Compliance-Schulungsangebot durch weltweit über 130 Präsenztrainings mit mehr als 4.400 Teilnehmern.

In den internen Medien informieren wir umfassend über Compliance. Der Vorstand der Daimler AG nimmt regelmäßig in internen Print- und Online-Medien und bei Veranstaltungen zu Compliance Stellung und betont die Bedeutung eines funktionierenden Compliance-Programms. Ein Compliance-Newsletter für alle Führungskräfte des Konzerns, der quartalsweise erscheint, dient ebenfalls der Information und Unterstützung.

Corporate Governance Bericht

Selbstverständnis

Der Stellenwert, den wir unserer Corporate Governance zumessen, geht für uns über die bloße Erfüllung gesetzlicher Regelungen hinaus. Vorstand und Aufsichtsrat haben im Interesse aller Stakeholder den Anspruch, die Unternehmensführung und -kontrolle an nationalen und internationalen Maßstäben auszurichten, den dauerhaften Fortbestand unseres traditionsreichen Unternehmens zu schützen und nachhaltig Mehrwert zu schaffen.

Rahmenbedingungen

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland. Der Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance ergibt sich somit aus dem deutschen Recht, insbesondere dem Aktien-, dem Mitbestimmungs- und dem Kapitalmarktrecht, sowie aus der Satzung der Daimler AG.

Da die Aktien der Daimler AG auch an der New York Stock Exchange notiert sind, beachten wir die in den USA geltenden Kapitalmarktgesetze und Zulassungsregeln ebenfalls. Eine Beschreibung der Corporate Governance Grundsätze bei Daimler für den amerikanischen Kapitalmarkt finden Sie in Item 16G des Jahresberichts nach Form 20-F, den Daimler bei der US-Wertpapieraufsichtsbehörde (SEC) einreicht und der im Internet unter www.daimler.com/ir/berichte eingesehen werden kann.

Die Gesellschaftsorgane der Daimler AG

Aktionäre und Hauptversammlung. Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie der Daimler AG gewährt eine Stimme. Aktien mit Mehrfachstimmrechten, Vorzugsstimmrechten oder Höchststimmrechten gibt es bei der Daimler AG nicht. Alle Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter www.daimler.com/ir/hv ersichtlich (vgl. hierzu auch S. 57).

Der Hauptversammlung sind verschiedene wichtige Entscheidungen vorbehalten. Dazu zählen unter anderem die Entscheidung über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Wahl des Abschlussprüfers sowie die Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat. Darüber hinaus entscheidet die Hauptversammlung insbesondere über Satzungsänderungen, Kapitalmaßnahmen und die Zustimmung zu bestimmten Unternehmensverträgen.

Der Einfluss der Hauptversammlung auf die Leitung des Unternehmens ist rechtlich jedoch begrenzt. Über Fragen der Geschäftsführung kann die Hauptversammlung grundsätzlich nur entscheiden, wenn der Vorstand dies verlangt.

Trennung von Unternehmensleitung und -überwachung. Der Daimler AG ist durch das deutsche Gesellschaftsrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben, das durch eine strikte personelle Trennung zwischen Leitungs- und Überwachungsorgan (Two-tier-Board) gekennzeichnet ist. Danach leitet der Vorstand das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig.

Aufsichtsrat. Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz umfasst unser Aufsichtsrat 20 Mitglieder. Sie werden zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus Vertretern, die von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt werden.

Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind dabei gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus beschlossen, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig sein sollen, um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands zu gewährleisten. In seiner derzeitigen Zusammensetzung erfüllt der Aufsichtsrat der Daimler AG dieses Kriterium. Nur ein Mitglied des Aufsichtsrats ist ein ehemaliges Mitglied des Vorstands.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Geschäftsführung. Er hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie den persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder, insbesondere Einberufung, Vorbereitung und Leitung seiner Sitzungen sowie das Procedere der Beschlussfassung regelt. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter www.daimler.com/dai/go öffentlich zugänglich.

Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat er Informations- und Berichtspflichten des Vorstands konkretisiert.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehören die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands sowie die Festlegung der Vergütung des Vorstands. Bei der Zusammensetzung des Vorstands und bei Vorschlägen für die Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern achtet der Aufsichtsrat auch auf Vielfalt (Diversity).

Governance-Struktur

Hauptversammlung
Wahl der Anteilseignervertreter
Aufsichtsrat (10 Anteilseigner- und 10 Arbeitnehmervertreter), Nominierungsausschuss, Prüfungsausschuss, Präsidialausschuss, Vermittlungsausschuss
Bestellung, Überwachung, Beratung
Vorstand (6 Mitglieder)

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) im August 2009 kann der Aufsichtsrat die Ausgestaltung der individuellen Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder nicht mehr an den Präsidialausschuss delegieren, sondern hat außer über die Struktur des Vorstandsvergütungssystems auch über die Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder als Plenum zu entscheiden.

Der Aufsichtsrat prüft ferner den Jahres- und Konzernabschluss und berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse dieser Prüfung.

Die Arbeit im Aufsichtsrat wird vom Aufsichtsratsvorsitzenden koordiniert. Der Aufsichtsrat hat vier Ausschüsse gebildet, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufwandsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist: den Präsidialausschuss, den Nominierungsausschuss, den Prüfungsausschuss und den Vermittlungsausschuss. Für alle seine Ausschüsse hat der Aufsichtsrat eigene Geschäftsordnungen erlassen. Auch diese Geschäftsordnungen stehen im Internet unter www.daimler.com/dai/go zur Verfügung, ebenso wie Informationen über die aktuelle Besetzung des Aufsichtsrats (www.daimler.com/aufsichtsrat) und seiner Ausschüsse (www.daimler.com/dai/ara). Die Namen der Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sind auch auf den Seiten 150 ff. dieses Geschäftsberichts abgedruckt.

Dem **Präsidialausschuss** gehören der Vorsitzende des Aufsichtsrats, sein Stellvertreter und zwei weitere Mitglieder an, die mit der Mehrheit der in der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats abgegebenen Stimmen gewählt werden.

Der Präsidialausschuss ist insbesondere für die vertraglichen Angelegenheiten des Vorstands verantwortlich und schließt in Vertretung für den Aufsichtsrat mit dem Vorstand Verträge ab. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems. Seit Inkrafttreten des Gesetzes über die Angemessenheit der Vorstandsvergütung legt er die individuelle Vorstandsvergütung nicht mehr selbst fest, sondern unterbreitet insofern nur noch Vorschläge an den Aufsichtsrat.

Ferner berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Darüber hinaus unterstützt und berät der Präsidialausschuss den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Der **Nominierungsausschuss** besteht aus mindestens drei Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden, und ist als einziger Aufsichtsratsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für dessen Vorschläge zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung und definiert die Anforderungen für das konkret zu besetzende Mandat.

Der **Prüfungsausschuss** setzt sich aus vier Mitgliedern zusammen, die mit der Mehrheit der bei der Beschlussfassung des Aufsichtsrats abgegebenen Stimmen gewählt werden. Alle Mitglieder des Prüfungsausschusses sollen, der Ausschussvorsitzende muss über besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der Rechnungslegung verfügen.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der internen Kontrollsysteme, der internen Revision, der Compliance sowie mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems und mit dem Vorstand die Effektivität und Angemessenheit des internen Revisionssystems und des Compliance-Managements. Über die Arbeit der internen Revision lässt er sich darüber hinaus regelmäßig berichten. Ferner hat der Prüfungsausschuss Verfahren über die Behandlung von Beschwerden hinsichtlich der Rechnungslegung, der internen Kontrollsysteme und der Abschlussprüfung eingerichtet und erhält regelmäßig Berichte über eingegangene Mitteilungen und deren Behandlung. Er erörtert vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand die Zwischenberichte und prüft den Konzern- und Jahresabschluss der Daimler AG. Der Prüfungsausschuss wird vom Vorstand über die sonstige Finanzberichterstattung des Unternehmens informiert und erörtert diese. Der Ausschuss gibt Empfehlungen für die Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest.

Der Prüfungsausschuss lässt sich von den Abschlussprüfern über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung, über eventuelle wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess und über Meinungsverschiedenheiten

mit dem Vorstand berichten. Darüber hinaus gibt der Prüfungsausschuss Empfehlungen an den Aufsichtsrat, unter anderem zur Gewinnverwendung und zu Kapitalmaßnahmen. Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

Der Aufsichtsrat hat sich von der Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss überzeugt. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. h.c. Bernhard Walter, sowie das Ausschussmitglied Herr Dr. Clemens Börsig, verfügen über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. Daher hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. h.c. Walter und Herrn Dr. Börsig auch als Finanzexperten (»Financial Expert«) im Sinne des Sarbanes-Oxley Act benannt.

Der **Vermittlungsausschuss** besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie je einem von den Arbeitnehmer- und Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählten Mitglied. Er ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Danach hat der Vermittlungsausschuss Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu machen, wenn ein vorangegangener Vorschlag nicht die gesetzlich erforderliche Mehrheit gefunden hat.

Vorstand. Der Vorstand der Daimler AG bestand zum 31. Dezember 2009 aus fünf Mitgliedern. Informationen über Aufgabengebiete und Lebensläufe sind im Internet unter www.daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informieren auch die Seiten 8 und 9 dieses Geschäftsberichts.

Auch der Vorstand hat sich eine im Internet unter www.daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die neben den Verantwortlichkeiten seiner Mitglieder insbesondere das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkollisionen enthält. Zu den Aufgaben des Vorstands gehört es, in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung des Unternehmens festzulegen und die Geschäftsführung für das Unternehmen wahrzunehmen. Darüber hinaus ist er dafür verantwortlich, die Jahres-, Konzern- und Zwischenabschlüsse aufzustellen, ein Risikomanagementsystem einzurichten und dieses zu überwachen. Angelegenheiten von grundsätzlicher oder wesentlicher Bedeutung bedürfen der Zustimmung des Gesamtvorstands.

Grundsätze unseres Handelns

Verhaltensrichtlinie. Die 1999 in Kraft gesetzte und 2003 überarbeitete Verhaltensrichtlinie setzt für sämtliche Mitarbeiter weltweit verbindliche Verhaltensregeln fest. Die Richtlinie definiert unter anderem das Verhalten im internationalen Geschäftsverkehr und im Fall auftretender Interessenkonflikte, Fragen der Gleichbehandlung, die Ächtung von Korruption, die Rolle der internen Kontrollsysteme sowie den Anspruch auf Einhaltung gesetzlicher Normen und sonstiger interner und externer Regelungen. Bestandteil der Verhaltensrichtlinie sind auch die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung«. Wir bekennen uns darin zu den international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechten. Wir erwarten von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die strikte Beachtung der Verhaltensrichtlinie, deren Wortlaut im Internet unter www.daimler.com/dai/richtlinien zur Verfügung steht.

Code of Ethics. Im Juli 2003 haben wir einen »Code of Ethics« verabschiedet. Dieser Kodex richtet sich an die Mitglieder des Vorstands sowie an Personen mit besonderer Verantwortung für die Inhalte der Finanzberichterstattung. Die darin enthaltenen Vorschriften sind darauf ausgerichtet, Fehlverhalten der angesprochenen Personen zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine vollständige, angemessene, genaue, zeitgerechte und verständliche Veröffentlichung von Unternehmensinformationen zu fördern. Auch der Wortlaut des Code of Ethics steht im Internet unter www.daimler.com/dai/richtlinien zur Verfügung.

Das Risikomanagement im Konzern. Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird (vgl. S. 102 ff.). Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem insbesondere bei der Verabschiedung der Operativen Planung. Darüber hinaus diskutiert der Prüfungsausschuss mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des Risikomanagementsystems. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält regelmäßig Kontakt zum Vorstand, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Die interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf entsprechende Maßnahmen.

Rechnungslegungsgrundsätze. Die Rechnungslegung des Daimler-Konzerns erfolgt nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS). Nähere Erläuterungen zu den IFRS sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichts dargestellt (vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs). Der Jahresabschluss der Daimler AG, also der Konzernmuttergesellschaft, wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Transparenz. Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations-Tätigkeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage sowie über wesentliche geschäftliche Veränderungen des Unternehmens (vgl. S. 57).

Wir haben eine Übersicht aller wesentlichen im Geschäftsjahr 2009 veröffentlichten Informationen auf unsere Internetseite unter www.daimler.com/ir/jahrdok09 eingestellt.

Fair Disclosure. Wir stellen sämtliche neuen Tatsachen, die Finanzanalysten und institutionellen Investoren mitgeteilt werden, allen Aktionären und auch der interessierten Öffentlichkeit zeitgleich zur Verfügung. Werden Informationen im Ausland aufgrund der jeweiligen kapitalmarktrechtlichen Vorschriften veröffentlicht, stellen wir diese auch im Inland in der Originalfassung oder zumindest in englischer Sprache unverzüglich zur Verfügung. Um eine zeitnahe Information sicherzustellen, nutzt Daimler das Internet und zusätzlich andere Kommunikationswege.

Finanzkalender. In einem Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen (z. B. Geschäftsbericht, Zwischenberichte) und der Termin der Hauptversammlung frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist auf der hinteren Umschlagseite dieses Geschäftsberichts abgedruckt und im Internet unter www.daimler.com/ir/termine abrufbar.

Ad-hoc-Publizität. Insiderinformationen, die die Gesellschaft unmittelbar betreffen, veröffentlichen wir entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen unverzüglich.

Beteiligungsmeldungen. Ebenso veröffentlicht Daimler unverzüglich nach Eingang einer diesbezüglichen Meldung, dass jemand durch Erwerb, Veräußerung oder auf sonstige Weise 3, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 50 oder 75% der Stimmrechte an der Daimler AG erreicht, über- oder unterschreitet.

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat. Am 31. Dezember 2009 waren 1,8 Mio. Aktien oder Optionen der Daimler AG (0,165% der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,1 Mio. Aktien oder Optionen der Daimler AG (0,007% der ausgegebenen Aktien).

Directors' Dealings

Von Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats (sowie ihnen nach Maßgabe des Wertpapierhandelsgesetz nahestehenden Personen) wurden im Geschäftsjahr 2009 die in der nachfolgenden Tabelle aufgelisteten Geschäfte mit Aktien der Daimler AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten getätigt. Die Daimler AG veröffentlicht diese Transaktionen unverzüglich, nachdem sie dem Unternehmen mitgeteilt wurden. Aktuelle Informationen sind in diesem Zusammenhang im Internet unter www.daimler.com/dai/dd abrufbar.

Directors' Dealings im Jahr 2009

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl	Kurs/Preis	Gesamtvolumen
01.04.2009	Gregor Zetsche	Natürliche Person in enger Beziehung	Erwerb von Aktien, Frankfurt	1.425	18,89 €	26.918,25 €

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Nach § 161 AktG haben Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Aktiengesellschaft jährlich zu erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen begründet nicht angewendet wurden oder werden. Die Erklärung ist auf der Internetseite der Gesellschaft dauerhaft öffentlich zugänglich zu machen.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex (»Kodex«) enthält Regelungen unterschiedlicher Bindungswirkung. Neben Darstellungen des geltenden Aktienrechts enthält er Empfehlungen, von denen die Gesellschaften abweichen können; sie sind dann aber verpflichtet, dies jährlich offen zu legen. Nach § 161 AktG in der Fassung des Gesetzes zur Modernisierung des Bilanzrechts vom 25. Mai 2009 müssen Abweichungen von den Empfehlungen des Kodex auch begründet werden. Darüber hinaus enthält der Kodex Anregungen, von denen ohne Offenlegung abgewichen werden kann.

Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG haben sich entschlossen, nicht nur Abweichungen von den im Kodex enthaltenen Empfehlungen (siehe dazu I.), sondern auch Abweichungen von im Kodex enthaltenen Anregungen (siehe dazu II.) offen zu legen und zu begründen, ohne dass insoweit eine Rechtspflicht bestünde.

Für den Zeitraum von Dezember 2008 bis zum 4. August 2009 bezieht sich die nachfolgende Erklärung auf die Kodex-Fassung vom 6. Juni 2008. Für die Corporate Governance Praxis der Daimler AG seit dem 5. August 2009 bezieht sich die Erklärung auf die Anforderungen des Kodex in seiner Fassung vom 18. Juni 2009, die am 5. August 2009 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde.

Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG erklären, dass den Empfehlungen und Anregungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« grundsätzlich entsprochen wird und in der Vergangenheit entsprochen wurde. Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beabsichtigen, diese auch in Zukunft zu beachten. Lediglich die folgenden Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wurden und werden nicht angewendet:

I. Abweichungen von den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

1. Selbstbehalt bei der D&O-Versicherung (Ziffer 3.8 Abs. 2).

Die Directors & Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) der Daimler AG sieht keinen Versicherungsschutz für vorsätzliche Handlungen und Unterlassungen sowie wissentliche Pflichtverletzungen vor. Daher stellt sich nur im Rahmen fahrlässig begangener Pflichtverletzungen die Frage nach der Vereinbarung eines Selbstbehalts.

Bisher sah die D&O-Versicherung der Daimler AG keinen Selbstbehalt für fahrlässiges Verhalten von Aufsichtsratsmitgliedern vor. Mit der Erneuerung des D&O-Versicherungsschutzes zum 1. April 2010 wird ein entsprechender Selbstbehalt für die Aufsichtsratsmitglieder vorgesehen werden.

Für leicht oder grob fahrlässiges Verhalten von Vorstandsmitgliedern sah die D&O-Versicherung der Daimler AG bereits in der Vergangenheit einen Selbstbehalt vor. Dieser wird mit der Erneuerung des D&O-Versicherungsschutzes zum 1. April 2010 an die neue gesetzliche Regelung angepasst. Die bisher bestehende Möglichkeit, für grob fahrlässige Pflichtverletzungen zusätzlich einen prozentualen Abschlag von dem variablen Teil der Vergütung des betreffenden Vorstandsmitgliedes beschließen zu können, wird damit obsolet.

2. Ausgestaltung der Vergütung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.6 Abs. 2, Satz 1).

Der Aufsichtsrat der Daimler AG erhält eine angemessene Vergütung, die fixe und funktionsbezogene Bestandteile sowie ein Sitzungsentgelt enthält. Für jedes Mitglied ist durch die Satzung ein Grundbetrag festgelegt. Dieser erhöht sich mit Übernahme weiterer Funktionen innerhalb des Aufsichtsrats, wie bei Mitgliedschaft oder Vorsitz in einem Ausschuss oder bei Übernahme des Vorsitzes bzw. des stellvertretenden Vorsitzes im Aufsichtsrat entsprechend dem jeweiligen Verantwortungsbereich.

Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere der vorstehend genannten Funktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der Funktion, die unter diesen am höchsten vergütet wird. Dieses System der funktionsbezogenen Vergütung wird der überwachenden Aufgabe der Aufsichtsratsmitglieder nach unserer Auffassung auch deshalb besser gerecht als eine erfolgsabhängige Vergütung, weil so potenzielle Interessenkonflikte bei Entscheidungen des Aufsichtsrats, die Einfluss auf Erfolgskriterien haben könnten, ausgeschlossen sind. Eine erfolgsabhängige Vergütung erfolgt daher nicht.

II. Abweichungen von den Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex


1. Übertragung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien (Ziffer 2.3.4). Die Hauptversammlung der Daimler AG wird bis zum Ende des Berichts des Vorstandes im Internet übertragen. Eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge einzelner Aktionäre, könnte als weitgehender Eingriff in die Persönlichkeitssphäre auch von Aktionären empfunden werden. Der Umstand, dass im Vorfeld einer vollständigen Übertragung erst eine rechtliche Legitimation per Satzung oder Geschäftsordnung der Hauptversammlung geschaffen werden müsste, belegt, dass das Persönlichkeitsrecht des Aktionärs in der gebotenen Abwägung nicht automatisch hinter einem Übertragungsinteresse zurücktritt. Deshalb wird auch weiterhin von einer derartigen Übertragung abgesehen.

2. Auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene variable Vergütung des Aufsichtsrates (Ziffer 5.4.6 Abs. 2, Satz 2). Wegen der Einführung einer erfolgsabhängigen Vergütung verweisen wir auf die Erläuterungen unter I Ziffer 2.

Stuttgart, im Dezember 2009

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand



Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch alle zusätzlichen Anforderungen gemäß § 315a(1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).



Konzernabschluss

172	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
173	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
174	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
175	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
176	Konzernbilanz
177	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
178	Konzern-Kapitalflussrechnung
179	Konzernanhang

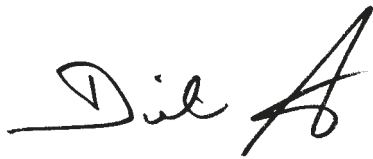
179	1. Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze	208	19. Eigenkapital
189	2. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstiger Vermögenswerte und Schulden	211	20. Aktienorientierte Vergütung
192	3. Umsatzerlöse	218	21. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
192	4. Funktionskosten	223	22. Rückstellungen für sonstige Risiken
194	5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	223	23. Finanzierungsverbindlichkeiten
194	6. Übriges Finanzergebnis	224	24. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
194	7. Zinsergebnis	225	25. Übrige Verbindlichkeiten
195	8. Ertragsteuern	225	26. Konzern-Kapitalflussrechnung
198	9. Immaterielle Vermögenswerte	226	27. Rechtliche Verfahren
199	10. Sachanlagen	227	28. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen
200	11. Vermietete Gegenstände	229	29. Finanzinstrumente
201	12. At equity bewertete Finanzinvestitionen	233	30. Risikomanagement
203	13. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	241	31. Segmentberichterstattung
205	14. Übrige finanzielle Vermögenswerte	245	32. Kapitalmanagement
206	15. Übrige Vermögenswerte	246	33. Ergebnis je Aktie
207	16. Vorräte	246	34. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen
207	17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	249	35. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
208	18. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte aus nicht fahrzeugbezogenen Leasingportfolios	250	36. Honorare des Abschlussprüfers
		251	37. Zusätzliche Angaben

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

gemäß § 37y Nr. 1 WpHG i.V.m. §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 6 HGB

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 1. März 2010



Dieter Zetsche



Andreas Renschler



Wolfgang Bernhard



Bodo Uebber



Wilfried Porth



Thomas Weber

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Daimler AG, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben. Ergänzend wurden wir beauftragt zu beurteilen, ob der Konzernabschluss auch den vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten IFRS (IASB-IFRS) entspricht.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften sowie den IASB-IFRS und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Stuttgart, den 1. März 2010

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Nonnenmacher
Wirtschaftsprüfer



Meyer
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Daimler-Konzern					Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)			Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)		
Anmerkung	2009	2008	2007		2009	2008	2007	2009	2008	2007
in Millionen €										
Umsatzerlöse	3	78.924	98.469	101.569	66.928	86.505	90.602	11.996	11.964	10.967
Umsatzkosten	4	(65.567)	(76.910)	(77.574)	(54.268)	(66.396)	(68.082)	(11.299)	(10.514)	(9.492)
Bruttoergebnis vom Umsatz		13.357	21.559	23.995	12.660	20.109	22.520	697	1.450	1.475
Vertriebskosten	4	(7.608)	(9.204)	(8.956)	(7.303)	(8.887)	(8.643)	(305)	(317)	(313)
Allgemeine Verwaltungskosten	4	(3.287)	(4.124)	(4.023)	(2.838)	(3.608)	(3.492)	(449)	(516)	(531)
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	4	(2.896)	(3.055)	(3.158)	(2.896)	(3.055)	(3.158)	-	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	5	693	1.234	741	589	1.181	701	104	53	40
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(503)	(454)	(714)	(460)	(432)	(666)	(43)	(22)	(48)
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen	12	72	(998)	1.053	65	(1.029)	1.051	7	31	2
Übriges Finanzergebnis	6	(1.341)	(2.228)	(228)	(1.339)	(2.226)	(233)	(2)	(2)	5
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) ¹		(1.513)	2.730	8.710	(1.522)	2.053	8.080	9	677	630
Zinsergebnis	7	(785)	65	471	(775)	76	482	(10)	(11)	(11)
Ergebnis vor Ertragsteuern		(2.298)	2.795	9.181	(2.297)	2.129	8.562	(1)	666	619
Ertragsteuern	8	(346)	(1.091)	(4.326)	(350)	(882)	(4.101)	4	(209)	(225)
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		(2.644)	1.704	4.855	(2.647)	1.247	4.461	3	457	394
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2	-	(290)	(870)	-	(290)	(1.850)	-	-	980
Konzernergebnis		(2.644)	1.414	3.985	(2.647)	957	2.611	3	457	1.374
Auf Minderheitsanteile entfallendes Ergebnis		4	(66)	(6)						
Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis		(2.640)	1.348	3.979						
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	33									
Unverwässert										
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		(2,63)	1,71	4,67						
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern		-	(0,30)	(0,84)						
Konzernergebnis		(2,63)	1,41	3,83						
Verwässert										
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		(2,63)	1,70	4,63						
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern		-	(0,30)	(0,83)						
Konzernergebnis		(2,63)	1,40	3,80						

¹ EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen (2009: 1.003 Mio. €; 2008: 429 Mio. €; 2007: 444 Mio. €).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

	2009	Daimler-Konzern	
		2008	2007
in Millionen €			
Konzernergebnis	(2.644)	1.414	3.985
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus der Währungsumrechnung	267	(32)	(790)
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	247	(274)	(83)
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus derivativen Finanzinstrumenten	(308)	(54)	505
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen	195	(412)	(425)
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	401	(772)	(793)
Davon auf Minderheitsanteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	103	(31)	69
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	298	(741)	(862)
Gesamtergebnis	(2.243)	642	3.192
Davon auf Minderheitsanteile entfallendes Gesamtergebnis	99	35	75
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	(2.342)	607	3.117

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können auch Anmerkung 19 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz

	Anmerkung	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
		2009	31. Dezember 2008	2009	31. Dezember 2008	2009	31. Dezember 2008
in Millionen €							
Aktiva							
Immaterielle Vermögenswerte	9	6.753	6.113	6.690	6.040	63	73
Sachanlagen	10	15.965	16.087	15.911	16.022	54	65
Vermietete Gegenstände	11	18.532	18.672	8.651	7.185	9.881	11.487
At equity bewertete Finanzinvestitionen	12	4.295	4.249	4.241	4.188	54	61
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	22.250	25.003	(24)	(302)	22.274	25.305
Übrige finanzielle Vermögenswerte	14	4.017	3.278	2.719	3.060	1.298	218
Aktive latente Steuern	8	2.233	2.828	1.830	2.544	403	284
Übrige Vermögenswerte	15	496	606	305	454	191	152
Langfristige Vermögenswerte		74.541	76.836	40.323	39.191	34.218	37.645
Vorräte	16	12.845	16.805	12.337	16.244	508	561
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	5.285	6.999	5.073	6.793	212	206
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	16.228	17.384	(37)	(67)	16.265	17.451
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		9.800	6.912	6.735	4.664	3.065	2.248
Übrige finanzielle Vermögenswerte	14	7.460	4.718	676	(2.489)	6.784	7.207
Übrige Vermögenswerte	15	2.352	2.571	(1.346)	181	3.698	2.390
Zwischensumme kurzfristige Vermögenswerte		53.970	55.389	23.438	25.326	30.532	30.063
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte aus nicht fahrzeugbezogenen Leasingportfolios	18	310	-	-	-	310	-
Kurzfristige Vermögenswerte		54.280	55.389	23.438	25.326	30.842	30.063
Summe Aktiva		128.821	132.225	63.761	64.517	65.060	67.708
Passiva							
Gezeichnetes Kapital		3.045	2.768				
Kapitalrücklagen		11.864	10.204				
Gewinnrücklagen		16.163	19.359				
Übrige Rücklagen		632	334				
Eigene Anteile		(1.443)	(1.443)				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		30.261	31.222				
Minderheitsanteile		1.566	1.508				
Eigenkapital	19	31.827	32.730	27.157	28.098	4.670	4.632
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	21	4.082	4.140	3.901	3.969	181	171
Rückstellungen für Ertragsteuern		2.774	1.582	2.772	1.579	2	3
Rückstellungen für sonstige Risiken	22	4.696	4.910	4.585	4.801	111	109
Finanzierungsverbindlichkeiten	23	33.258	31.209	13.390	10.505	19.868	20.704
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	24	2.148	1.942	1.985	1.846	163	96
Passive latente Steuern	8	509	1.725	(2.987)	(3.171)	3.496	4.896
Rechnungsabgrenzungsposten		1.914	1.728	1.305	1.210	609	518
Übrige Verbindlichkeiten	25	75	77	66	78	9	(1)
Langfristige Schulden		49.456	47.313	25.017	20.817	24.439	26.496
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5.622	6.478	5.422	6.268	200	210
Rückstellungen für Ertragsteuern		509	774	75	39	434	735
Rückstellungen für sonstige Risiken	22	6.311	6.830	6.070	6.647	241	183
Finanzierungsverbindlichkeiten	23	25.036	27.428	(7.874)	(6.057)	32.910	33.485
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	24	7.589	8.376	6.280	7.193	1.309	1.183
Rechnungsabgrenzungsposten		1.397	1.239	755	573	642	666
Übrige Verbindlichkeiten	25	1.074	1.057	859	939	215	118
Kurzfristige Schulden		47.538	52.182	11.587	15.602	35.951	36.580
Summe Passiva		128.821	132.225	63.761	64.517	65.060	67.708

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals ¹

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Übrige Rücklagen				Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital			Summe Eigenkapital
				Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	Derivative Finanzinstrumente	Anteil at equity bewerteter Finanzinvestitionen	Eigene Anteile	Minderheitsanteile		
in Millionen €											
Stand zum 1. Januar 2007	2.673	8.613	23.702	366	377	125	1.069	-	36.925	421	37.346
Konzernergebnis	-	-	3.979	-	-	-	-	-	3.979	6	3.985
Unrealisierte Gewinne/(Verluste)	-	-	-	(778)	(96)	682	(820)	-	(1.012)	68	(944)
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/(Verluste)	-	-	-	-	15	(177)	312	-	150	1	151
Gesamtergebnis	-	-	3.979	(778)	(81)	505	(508)	-	3.117	75	3.192
Dividenden	-	-	(1.542)	-	-	-	-	-	(1.542)	(37)	(1.579)
Veränderung durch Stock Options	-	36	-	-	-	-	-	-	36	-	36
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	93	1.549	-	-	-	-	-	-	1.642	14	1.656
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(3.510)	(3.510)	-	(3.510)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	27	27	-	27
Einziehung eigener Aktien	-	-	(3.483)	-	-	-	-	3.483	-	-	-
Sonstiges	-	23	-	-	-	-	-	-	23	1.039	1.062
Stand zum 31. Dezember 2007	2.766	10.221	22.656	(412)	296	630	561	-	36.718	1.512	38.230
Konzernergebnis	-	-	1.348	-	-	-	-	-	1.348	66	1.414
Unrealisierte Verluste	-	-	-	(75)	(285)	(69)	(513)	-	(942)	(70)	(1.012)
Latente Steuern auf unrealisierte Verluste	-	-	-	-	12	15	174	-	201	39	240
Gesamtergebnis	-	-	1.348	(75)	(273)	(54)	(339)	-	607	35	642
Dividenden	-	-	(1.928)	-	-	-	-	-	(1.928)	(92)	(2.020)
Veränderung durch Stock Options	-	(43)	-	-	-	-	-	-	(43)	-	(43)
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	2	17	-	-	-	-	-	-	19	18	37
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(4.218)	(4.218)	-	(4.218)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	58	58	-	58
Einziehung eigener Aktien	-	-	(2.717)	-	-	-	-	2.717	-	-	-
Sonstiges	-	9	-	-	-	-	-	-	9	35	44
Stand zum 31. Dezember 2008	2.768	10.204	19.359	(487)	23	576	222	(1.443)	31.222	1.508	32.730
Konzernergebnis	-	-	(2.640)	-	-	-	-	-	(2.640)	(4)	(2.644)
Unrealisierte Gewinne/(Verluste)	-	-	-	274	255	(431)	102	-	200	141	341
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/(Verluste)	-	-	-	-	(8)	123	(17)	-	98	(38)	60
Gesamtergebnis	-	-	(2.640)	274	247	(308)	85	-	(2.342)	99	(2.243)
Dividenden	-	-	(556)	-	-	-	-	-	(556)	(101)	(657)
Veränderung durch Stock Options	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Aktien	277	1.676	-	-	-	-	-	-	1.953	-	1.953
Sonstiges	-	(17)	-	-	-	-	-	-	(17)	60	43
Stand zum 31. Dezember 2009	3.045	11.864	16.163	(213)	270	268	307	(1.443)	30.261	1.566	31.827

¹ Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 19 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

	Daimler-Konzern			Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)			Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
in Millionen €									
Konzernergebnis, korrigiert um	(2.644)	1.414	3.985	(2.647)	957	2.611	3	457	1.374
Abschreibungen	3.264	3.023	4.146	3.231	2.988	4.105	33	35	41
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	(563)	2.438	3.514	738	555	3.156	(1.301)	1.883	358
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	(34)	(720)	(1.307)	(35)	(712)	(1.306)	1	(8)	(1)
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva									
– Vorräte	4.232	(2.717)	(1.751)	4.267	(2.628)	(1.621)	(35)	(89)	(130)
– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.795	(527)	215	1.787	(517)	198	8	(10)	17
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(902)	(644)	208	(876)	(644)	246	(26)	–	(38)
– Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.148	(2.453)	831	(615)	640	(277)	3.763	(3.093)	1.108
– Vermietete Fahrzeuge	1.766	37	(3.395)	167	405	57	1.599	(368)	(3.452)
– Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	899	(637)	700	527	556	(23)	372	(1.193)	723
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	10.961	(786)	7.146	6.544	1.600	7.146	4.417	(2.386)	–
Zugänge zu Sachanlagen	(2.423)	(3.559)	(4.247)	(2.409)	(3.518)	(4.206)	(14)	(41)	(41)
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	(1.422)	(1.619)	(1.354)	(1.415)	(1.599)	(1.327)	(7)	(20)	(27)
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	280	1.501	1.297	268	1.490	1.263	12	11	34
Erwerb von Unternehmen	(141)	(906)	(159)	(139)	(905)	(153)	(2)	(1)	(6)
Erlöse aus dem Verkauf von Unternehmen	67	515	3.799	61	468	3.796	6	47	3
Cash Flow aus der Übertragung der Chrysler-Aktivitäten	–	–	22.594	–	–	24.029	–	–	(1.435)
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(17.782)	(10.134)	(15.030)	(16.560)	(10.134)	(15.030)	(1.222)	–	–
Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	12.407	10.341	19.617	12.407	10.246	19.558	–	95	59
Veränderung sonstiger Geldanlagen	64	(951)	(38)	71	(1.015)	(216)	(7)	64	178
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(8.950)	(4.812)	26.479	(7.716)	(4.967)	27.714	(1.234)	155	(1.235)
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	(2.332)	1.525	(9.763)	(1.347)	1.275	(7.347)	(985)	250	(2.416)
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	24.900	28.825	16.195	6.887	10.014	(19.508)	18.013	18.811	35.703
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	(22.807)	(27.122)	(28.230)	(3.377)	(11.936)	5.240	(19.430)	(15.186)	(33.470)
Gezahlte Dividenden	(657)	(2.020)	(1.579)	(654)	(2.010)	(1.576)	(3)	(10)	(3)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Minderheitsanteile)	1.953	95	1.683	1.952	95	1.683	1	–	–
Erwerb eigener Anteile	–	(4.218)	(3.510)	–	(4.218)	(3.510)	–	–	–
Interne Eigenkapitaltransaktionen	–	–	–	7	52	154	(7)	(52)	(154)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1.057	(2.915)	(25.204)	3.468	(6.728)	(24.864)	(2.411)	3.813	(340)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel	(180)	(206)	(1.199)	(225)	(135)	(1.162)	45	(71)	(37)
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.888	(8.719)	7.222	2.071	(10.230)	8.834	817	1.511	(1.612)
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	6.912	15.631	8.409	4.664	14.894	6.060	2.248	737	2.349
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	9.800	6.912	15.631	6.735	4.664	14.894	3.065	2.248	737

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 26 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

1. Zusammenfassung wesentlicher Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) ist aufgestellt worden unter Anwendung von § 315a HGB (»Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards«) im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Interpretationen, wie sie vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlicht wurden und 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 Konzernabschluss der Daimler AG wird in Euro (€) aufgestellt.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 1. März 2010 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS. Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2009 verpflichtend anzuwendenden IFRS.

Im Mai 2008 hat das IASB einen Standard zur Verbesserung der IFRS veröffentlicht. Darin wurde unter anderem die Darstellung des Verkaufs von Vermietvermögen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und in der Konzern-Kapitalflussrechnung verändert. Die Erlöse aus der Veräußerung von Vermietvermögen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sind nach der Änderung von IAS 16 »Property, Plant and Equipment« als Umsatzerlöse zu erfassen. Zahlungen im Zusammenhang mit diesen Veräußerungen sind laut dem überarbeiteten IAS 7 »Statement of Cash Flows« dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zuzuordnen. Daimler berücksichtigt diese Änderungen seit dem 1. Januar 2009; die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst. Als Folge dieser Änderungen erhöhten sich die Umsatzerlöse und Umsatzkosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2009 um jeweils 2.706 Mio. € (2008: jeweils 2.596 Mio. €; 2007: jeweils 2.170 Mio. €). Die Änderungen in der Darstellung der Konzern-Kapitalflussrechnung führen dazu, dass die im Rahmen von Operating Leases vermieteten Fahrzeuge bei Daimler Financial Services im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen und zusammen mit den vermieteten Fahrzeugen des Industriegeschäfts in der separaten Zeile »Vermietete Fahrzeuge« dargestellt werden. Aufgrund dieser Änderungen hat sich der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit des Jahres 2009 um 1.398 Mio. € vermindert (2008: Verminderung um 2.338 Mio. €; 2007: Verminderung um 6.913 Mio. €). Gegenläufig veränderte sich der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in den dargestellten Perioden in gleicher Höhe. Im Zusammenhang mit dieser verpflichtenden Umgliederung der Zahlungsströme aus vermieteten Fahrzeugen von Daimler Financial Services hat der Konzern entschieden, auch die Veränderungen der Forderungen aus Finanzdienstleistungen vom Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit umzugliedern. Hierdurch erhöhte sich der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit im Jahr 2009 um 1.172 Mio. € (2008: Verminderung um 1.653 Mio. €; 2007: Erhöhung um 971 Mio. €). Durch diese zusätzliche Umgliederung wird erreicht, dass das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Konzerns in der Konzern-Kapitalflussrechnung einheitlich innerhalb des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit dargestellt wird. Die genannten Änderungen haben sich nicht auf die Konzernbilanz ausgewirkt.

Das IASB hat im März 2007 IAS 23 »Borrowing Costs« geändert. Die Änderung schafft das Wahlrecht zur sofortigen aufwandswirksamen Berücksichtigung von Fremdkapitalkosten ab. Der geänderte Standard schreibt die Aktivierung von Fremdkapitalkosten vor, die dem Erwerb, der Erstellung oder der Produktion von qualifizierten Vermögenswerten direkt zugeordnet werden können. Vermögenswerte gelten als qualifiziert, wenn ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich ist, um sie in den beabsichtigten gebrauchsfähigen oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen. Der geänderte Standard wurde prospektiv ab dem 1. Januar 2009 für qualifizierte Vermögenswerte angewendet, mit deren Errichtung oder Herstellung nach diesem Zeitpunkt begonnen wurde. In diesem Zusammenhang wurden im Jahr 2009 Fremdkapitalkosten von 1 Mio. € aktiviert, die langfristige Entwicklungsprojekte betreffen.

Mit der Neufassung des IAS 1 »Presentation of Financial Statements« enthält der Konzernabschluss erstmalig zusätzlich zur Gewinn- und Verlustrechnung eine separate Gesamtergebnisrechnung. In der Gesamtergebnisrechnung werden sowohl das Periodenergebnis als auch sämtliche ergebnisneutralen Eigenkapitalveränderungen der Periode ausgewiesen, die nicht aus Geschäftsvorfällen mit den Eigentümern in ihrer Eigenschaft als Eigentümer resultieren.

Das IASB hat Änderungen des IFRS 7 »Financial Instruments: Disclosures« veröffentlicht, die zusätzliche Angaben zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte sowie zum Liquiditätsrisiko erfordern. Die Änderungen haben keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Veröffentlichte und von der EU übernommene, aber noch nicht angewendete IFRS. Im Januar 2008 hat das IASB die Überarbeitung von IFRS 3 »Business Combinations« und IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« veröffentlicht. Wesentliche Änderungen sind: (a) Anforderung, dass die erworbenen Vermögenswerte, die übernommenen Verbindlichkeiten sowie das Eigenkapital einheitlich zum beizulegenden Zeitwert zum Übernahmzeitpunkt bewertet werden, (b) erfolgswirksame Erfassung von Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Übernahme entstanden sind, (c) Wahlrecht zur Berücksichtigung des anteiligen Geschäftswertes bei Minderheitenanteilen und (d) erfolgsneutrale Abbildung von Beteiligungsänderungen, sofern Kontrolle weiterhin vorliegt. Die Bestimmungen treten prospektiv für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Daimler wird die Standards ab dem 1. Januar 2010 anwenden.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewendete IFRS. Das IASB hat im November 2009 im Rahmen eines Projektes zur Überarbeitung der Rechnungslegung für Finanzinstrumente IFRS 9 »Financial Instruments« veröffentlicht. Der neue Standard regelt die Bilanzierung von finanziellen Vermögenswerten im Hinblick auf Klassifizierung und Bewertung. Die Bestimmungen treten grundsätzlich retrospektiv für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Der Konzern wird IFRS 9 »Financial Instruments« für das Jahr 2010 nicht vorzeitig anwenden. Daimler wird die Auswirkungen auf den Konzernabschluss untersuchen.

Die übrigen verabschiedeten Standards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.

Darstellung. Die Darstellung in der Bilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden als langfristige Posten dargestellt. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

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, haben wir den geprüften Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu den Financial Services ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services im Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der und Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Bewertung. Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente oder abgesicherter Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden nachfolgend beschrieben.

Schätzungen und Beurteilungen. Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Beurteilungen vorgenommen werden, welche die bilanzierten Vermögenswerte und Schulden sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Beurteilungen betroffen sind, betreffen die Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen und at equity bewerteten Anteilen, die Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Annahmen über zukünftige Cash Flows von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (»Cash Generating Units«) und Entwicklungsprojekten, die Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern, Nutzungsdauern von Sachanlagen, Garantieverpflichtungen sowie Vermögenswerte und Verpflichtungen, die sich auf Leistungen an Arbeitnehmer beziehen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Risiken und Unsicherheiten. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Daimler ist Risiken und Unsicherheiten ausgesetzt. Eine längerfristige Stagnation bzw. eine nochmalige Verschlechterung der weltwirtschaftlichen Lage sind Unsicherheitsfaktoren, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können. Weitere Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, betreffen unter anderem eine weitere Zunahme der Überkapazitäten und Wettbewerbsintensität in der Automobilindustrie, Abhängigkeiten von Zulieferern, insbesondere bei Exklusivlieferanten, dauerhafter Nachfragewandel hin zu kleineren Fahrzeugen, Einführung neuer Technologien, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie der Ausgang wesentlicher Gerichtsverfahren und umweltrechtliche bzw. sonstige gesetzliche Bestimmungen.

Grundsätze der Konsolidierung. Der Konzernabschluss umfasst zusätzlich zum Abschluss der Daimler AG grundsätzlich die Abschlüsse aller Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Beherrschung bedeutet die unmittelbare oder mittelbare Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik einer anderen Gesellschaft zu bestimmen, so dass der Konzern einen Nutzen aus den Tätigkeiten dieser Gesellschaft zieht.

Die Abschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Eine Abweichung besteht bei Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), einem wesentlichen Teilkonzern; MFTBC wird mit einem zeitlichen Versatz von einem Monat konsolidiert. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz im Konzernabschluss berücksichtigt.

Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften wurden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle wesentlichen konzerninternen Salden und Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften wurden eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Zur Refinanzierung des Konzerns veräußert Daimler auch Forderungen, insbesondere Forderungen aus dem Leasing- und Fahrzeuggeschäft, an Zweckgesellschaften. Dabei werden die wesentlichen Risiken der übertragenen Forderungen regelmäßig zurückbehalten. Gemäß IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« und der Standing Interpretations Committee (SIC) Interpretation 12 »Consolidation – Special Purpose Entities« müssen diese Zweckgesellschaften konsolidiert werden. Dementsprechend verbleiben die übertragenen finanziellen Vermögenswerte in der Konzernbilanz.

Anteile an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen Daimler einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Joint Ventures sind Gesellschaften, die Daimler gemeinschaftlich mit Partnern führt. Die gemeinschaftliche Führung beruht auf einer vertraglichen Vereinbarung, die einstimmige Entscheidungen über die Finanz- und Geschäftspolitik des Joint Ventures erforderlich macht. Assoziierte Unternehmen und Joint Ventures werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Im Erwerbszeitpunkt wird die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt und in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen.

Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung an einem assoziierten Unternehmen oder eines Joint Ventures, wird der Buchwert der Beteiligung auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Die Wertminderung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen erfasst; darin werden auch Ergebnisse aus dem Verkauf von at equity bewerteten Anteilen ausgewiesen.

Zu eliminierende Zwischengewinne aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet.

Bei den Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS), der Tognum AG (Tognum), der Kamaz OAO (Kamaz) und – bis zur Abgabe des 19,9%-Anteils – an der Chrysler Holding LLC (Chrysler) werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen, da die Konzernabschlüsse dieser assoziierten Unternehmen nicht rechtzeitig vorliegen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 12).

Fremdwährungsumrechnung. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung von in Fremdwährung lautenden finanziellen Vermögenswerten und Schulden erfolgswirksam erfasst. Davon ausgenommen sind zur Veräußerung verfügbare Eigenkapitalanteile und finanzielle Schulden, die zur Absicherung der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb designed sind.

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Die daraus nach der Umstellung auf IFRS zum 1. Januar 2005 resultierenden Umrechnungsdifferenzen werden direkt im Eigenkapital ausgewiesen. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen und die Konzern-Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währung, haben sich wie folgt entwickelt:

	2009	2008	2007
	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,4406	1,3917	1,4721
Periodendurchschnittskurse			
1. Quartal	1,3029	1,4976	1,3106
2. Quartal	1,3632	1,5622	1,3481
3. Quartal	1,4303	1,5050	1,3738
4. Quartal	1,4785	1,3166	1,4487

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung. Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Eigentums- und Gefahrenübergang an den Kunden erfolgt ist, der Betrag der Umsatzerlöse verlässlich bestimmt und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich Skonti, Preisnachlässen, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Aufgrund unterschiedlicher markt- und produktabhängiger Faktoren, wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden, setzt Daimler Verkaufsanreize ein. Der Konzern behält sich vor, zu einem Zeitpunkt seiner Wahl unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung anzubieten, einschließlich finanzieller Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts, und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam aufgelöst. Die Auflösung erfolgt proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien bzw. verbilligten Wartungsverträgen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen auf der Grundlage ihrer geschätzten beizulegenden Zeitwerte.

Fahrzeugverkäufe, bei denen der Konzern eine Restwertgarantie gewährt (z. B. bei Verkäufen an einige Autovermieter), werden als »Operating Lease« bilanziert. Restwertgarantien verpflichten Daimler entweder zu Ausgleichszahlungen an den Kunden, wenn bei Wiederverkauf des Fahrzeugs im Rahmen einer Auktion der vom Kunden erzielte Erlös unter dem garantierten Restwert liegt, oder zum Rückkauf des Fahrzeugs nach einer festgelegten Laufzeit zu einem garantierten Betrag. Gewinne und Verluste aus dem Wiederverkauf der Fahrzeuge sind im Bruttoergebnis vom Umsatz enthalten.

Erlöse aus »Operating Leases« werden linear über die Laufzeit des Vertrags realisiert. Gegenstand von »Operating Leases« sind auch Konzernprodukte, die Daimler Financial Services von konzernunabhängigen Händlern erwirbt und an Endkunden vermietet. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Fahrzeuge aufgrund der abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit diesen Fahrzeugen beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des Zugangs zum Vermietvermögen bei Daimler Financial Services. Im Jahr 2009 betragen die Zugänge zu den Vermieteten Gegenständen bei Daimler Financial Services rund 4 Mrd. € (2008: rund 5 Mrd. €).

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten. Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören.

Zuwendungen der öffentlichen Hand. Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwertes des Vermögenswertes abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswertes im Gewinn oder Verlust erfasst.

Zinsergebnis. Das Zinsergebnis enthält den Zinsaufwand aus Schulden, Zinserträge aus der Anlage von Wertpapieren und Zahlungsmitteln sowie Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften. Darunter fallen auch Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien. Ferner werden die Zinskomponenten aus leistungsorientierten Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen unter diesem Posten ausgewiesen.

Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen wird für Financial Services gemacht. Hier werden die Zinserträge und -aufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Übriges Finanzergebnis. Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge von Finanzvorgängen gezeigt, die nicht im Zinsergebnis enthalten sind, z. B. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken.

Gewinne und Verluste aus der Ausgabe neuer Anteile von Tochterunternehmen an Dritte, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns vermindert (»Verwässerungsgewinne und -verluste«) sowie Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, werden im übrigen Finanzergebnis bzw. im Ergebnis aus at equity bewerteten Anteilen berücksichtigt.

Ertragsteuern. Die laufenden Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen des Jahres sowie den nationalen Steuervorschriften berechnet. Darüber hinaus beinhalten die laufenden Steuern des Jahres auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht veranlagte Jahre sowie Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Die latenten Steuern spiegeln innerhalb der Ertragsteuern – mit Ausnahme erfolgsneutral im Eigenkapital vorzunehmender Veränderungen – die Entwicklungen der aktiven und passiven latenten Steuern wider.

Aktive und passive latente Steuern werden auf Basis von temporären Unterschieden zwischen den bilanziellen und steuerlichen Wertansätzen einschließlich Unterschieden aus Konsolidierung, Verlustvorträgen und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften verwendet, die zum Bilanzstichtag gültig oder angekündigt sind. Aktive latente Steuern werden in dem Umfang erfasst, in dem zu versteuerndes Einkommen auf Ebene der relevanten Finanzbehörde für die Nutzung der abzugsfähigen temporären Differenzen zur Verfügung stehen wird. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird oder wenn Daimler keine Verfügungsgewalt mehr über den Steuervorteil hat.

Steuervorteile aus unsicheren Ertragsteuerpositionen werden mit der besten Schätzung der erwarteten Steuerzahlung angesetzt.

Aufgegebene Aktivitäten. In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die Geschäftstätigkeit von Chrysler einschließlich des dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäfts bis 3. August 2007, das Chrysler-Entkonsolidierungsergebnis sowie Anpassungen von Beträgen, die in direktem Zusammenhang mit dieser Veräußerung stehen als aufgegebene Aktivitäten ausgewiesen (siehe Anmerkung 2).

Ergebnis je Aktie. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt zusätzlich alle aufgrund von Stock-Option-Plänen möglicherweise auszugebenden Aktien.

Geschäftswerte. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer nach dem 1. Januar 2005 erfolgten Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigen, wird als Geschäftswert angesetzt; beim Erwerb von Minderheitsanteilen wird in gleicher Weise verfahren. Ist die Gegenleistung an Bedingungen geknüpft, werden diesbezügliche Wertänderungen regelmäßig im Geschäftswert erfasst.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte. Erworben immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Immaterielle Vermögenswerte (mit Ausnahme von Entwicklungskosten) mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre) und immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn Anzeichen vorliegen, dass der immaterielle Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Entwicklungskosten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten und werden über die geplante Produktlebensdauer (zwei bis zehn Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorräte werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Sachanlagen. Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt. Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten. Soweit vorhanden, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts. Sachanlagen, die im Rahmen eines »Finance Lease« bilanziert werden, sind mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen, berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear. Restwerte der Vermögenswerte werden entsprechend berücksichtigt. Sachanlagen werden über die folgenden Nutzungsdauern abgeschrieben:

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 30 Jahre

Leasing. Als Leasingverträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, in denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer Sachanlagen und vermietet als Leasinggeber seine Produkte, vor allem Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte »Finance Leases«) oder dem Leasinggeber (sogenannte »Operating Leases«) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist. Mietaufwendungen aus »Operating Lease«, bei denen der Konzern als Leasingnehmer auftritt, werden über die entsprechenden Leasingzeiträume linear berücksichtigt. Vermietete Gegenstände, die Daimler als Leasinggeber bei »Operating Leases« bilanziert, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf die erwarteten Restwerte abgeschrieben. Leasingverträge über veräußerte und zurückgemietete Vermögenswerte (Sale and Lease back) werden nach denselben Grundsätzen im Konzernabschluss dargestellt.

Wertminderung nicht-finanzieller Vermögenswerte. Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor oder ist eine jährliche Überprüfung auf Wertminderung erforderlich (für Geschäftswerte, sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer sowie noch nicht nutzungsbereite immaterielle Vermögenswerte), nimmt Daimler eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und dem Nutzungswert. Daimler bestimmt den erzielbaren Betrag als beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und vergleicht diesen mit den Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Der beizulegende Zeitwert wird durch Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die Zahlungsströme, die der Ermittlung der Restwerte zugrunde liegen, werden auf Basis der operativen Planung (Zwei-Jahreszeitraum) unter Heranziehung zusätzlicher Informationen zur Ableitung weiterer Planperioden ermittelt. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts abgebildet, der grundsätzlich keine Zuwächse berücksichtigt. Kann der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten nicht bestimmt werden oder ist er niedriger als der Buchwert, wird der Nutzungswert ermittelt. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesem Fall führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch. Dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen werden als zur Veräußerung bestimmt klassifiziert und gesondert in der Bilanz ausgewiesen. Die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen werden dann nicht mehr planmäßig beschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung. Die Wertaufholung ist auf die zuvor für die jeweiligen Vermögenswerte erfassten Wertminderungen begrenzt.

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden nach der Durchschnittsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente. Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Daimler Vertragspartei des Finanzinstruments wird.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IAS 39 »Financial Instruments: Recognition and Measurement« aufgeführten Bewertungskategorien zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Wenn Handelstag und Erfüllungstag (d.h. Tag der Lieferung) auseinanderfallen, wählt Daimler den Handelstag für die erstmalige bilanzielle Erfassung bzw. den bilanziellen Abgang.

Finanzielle Vermögenswerte. Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und Finanzinvestitionen.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen die zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte, wie z. B. Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, werden als zu Handelszwecken gehalten eingestuft, wenn sie mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben werden. Derivate, einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden, werden ebenfalls als zu Handelszwecken gehalten eingestuft, es sei denn, sie wurden als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen und sind als solche effektiv. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

Kredite und Forderungen. Kredite und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmten Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt notiert sind, wie zum Beispiel Forderungen aus Finanzdienstleistungen oder Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Nach dem erstmaligen Ansatz werden die Kredite und Forderungen zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen ausgebucht oder wertgemindert werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar und nicht in eine der vorstehend genannten Kategorien eingeordnet sind. Diese Kategorie enthält unter anderem Eigenkapitalinstrumente und Schuldtitel wie beispielsweise Staatsanleihen, Industriefinanzierungen und Geldmarktpapiere.

Nach der erstmaligen Bewertung werden zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei die nicht realisierten Gewinne oder Verluste erfolgsneutral im Eigenkapital in der Rücklage für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte erfasst werden. Sofern es objektive Hinweise auf eine Wertminderung gibt oder wenn Änderungen des Zeitwerts eines Fremdkapitalinstrumentes aus Wechselkursschwankungen resultieren, werden diese erfolgswirksam berücksichtigt. Mit dem Abgang finanzieller Vermögenswerte werden die im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Lässt sich für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente wie zum Beispiel GmbH-Anteile nach deutschem Recht der Zeitwert nicht hinreichend verlässlich bestimmen, werden die Anteile zu fortgeführten Anschaffungskosten (gegebenenfalls abzüglich Wertminderungen) bewertet. Erhaltene Zinsen aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Einlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte. Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise (wie etwa erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, bedeutende Veränderungen des technologischen, ökonomischen und rechtlichen Umfelds sowie des Marktumfelds des Schuldners) auf eine Wertminderung hindeuten. Für börsennotierte Eigenkapitalinstrumente ist zusätzlich ein nachhaltiges oder signifikantes Absinken des beizulegenden Zeitwerts ein objektiver Hinweis auf eine möglicherweise vorzunehmende Wertminderung. Daimler hat Kriterien für die Signifikanz und Dauerhaftigkeit der Wertminderung festgelegt. Ein Absinken des beizulegenden Zeitwerts um mehr als 20% ist als signifikant anzusehen; das Absinken ist nachhaltig, soweit es länger als neun Monate anhält.

Kredite und Forderungen. Die Höhe der Wertminderung bei Krediten und Forderungen ist die Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cash Flows (mit Ausnahme erwarteter künftiger, noch nicht eingetretener Kreditausfälle), abgezinst mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts. Die Wertminderung wird ergebniswirksam erfasst.

Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Berichtsperioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung eingetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die in früheren Perioden erfasste Wertberichtigung ergebniswirksam rückgängig gemacht.

Die Wertminderungen von Krediten und Forderungen (z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen einschließlich Forderungen aus Finance Leases, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) werden größtenteils auf Wertberichtigungskonten erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderung berücksichtigt wird, hängt davon ab, wie hoch die Wahrscheinlichkeit eines Forderungsausfalls geschätzt wird. Wenn Forderungen als uneinbringlich eingestuft werden, wird der entsprechende wertgeminderte Vermögenswert ausgebucht.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Ist ein zur Veräußerung verfügbarer Vermögenswert in seinem Wert gemindert, wird ein bislang nur erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster Betrag in Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten (abzüglich etwaiger Tilgungen und Amortisationen) und dem aktuellen beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger, bereits früher ergebniswirksam erfasster Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswerts, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wertaufholungen bei Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar eingestuft sind, werden erfolgsneutral erfasst. Wertaufholungen bei Fremdkapitalinstrumenten werden ergebniswirksam erfasst, wenn sich der Anstieg des beizulegenden Zeitwerts des Instruments objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach der ergebniswirksamen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

Finanzielle Verbindlichkeiten. Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate, einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden, eingestuft, es sei denn, sie wurden als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen und sind als solche effektiv. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Derivative Finanzinstrumente wie zum Beispiel Termingeschäfte, Swaps, Optionen, Futures, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors werden bei Daimler insbesondere zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken eingesetzt, die aus operativen Tätigkeiten, Finanztransaktionen und Investitionen resultieren.

Eingebettete Derivate werden vom Basisvertrag, der nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, getrennt, wenn die Beurteilung ergibt, dass die wirtschaftlichen Merkmale und Risiken des eingebetteten Derivats nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie zum Beispiel Discounted-Cash-Flow-Modelle oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert Daimler die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value Hedge oder als Cash Flow Hedge. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beschreibung der Methode zur Effektivitätsmessung. Die Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich der Erreichung einer Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme in Bezug auf das abgesicherte Risiko als in hohem Maße wirksam eingeschätzt und regelmäßig dahingehend untersucht, ob sie während der gesamten Berichtsperiode, für die sie designiert waren, hocheffektiv waren.

Zeitwertänderungen der Derivate werden regelmäßig im Ergebnis oder im Eigenkapital als Bestandteil der übrigen Rücklagen berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Sicherungsbeziehungen um Fair Value Hedges oder Cash Flow Hedges handelt. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst erfolgsneutral in den übrigen Rücklagen berücksichtigt. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Ergebnis berücksichtigt.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Bewertung von leistungsorientierten Plänen aus Pensionsverpflichtungen und anderen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (z. B. Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die in zukünftigen Perioden zu tilgen sind. Die Tilgung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste, die ab dem 1. Januar 2005 angefallen sind, erfolgt gemäß der »Korridor-methode«. Hiernach erfolgt eine anteilige erfolgswirksame Tilgung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste für das folgende Jahr, wenn die unberücksichtigten Gewinne und Verluste 10% des höheren Betrags von (1) der Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Plan oder (2) dem beizulegenden Zeitwert des entsprechenden Planvermögens überschreiten. In diesem Fall ermittelt sich der ergebniswirksam zu berücksichtigende Tilgungsbetrag aus dem übersteigenden Betrag dividiert durch die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Mitarbeiter.

Werden die Leistungen aus einem Plan verändert, wird der Teil der Leistungsänderung, der sich auf Dienstleistungen der Mitarbeiter vergangener Perioden bezieht, linear über den Erdienungszeitraum erfolgswirksam erfasst; soweit diese Ansprüche jedoch bereits unverfallbar sind, werden diese sofort erfolgswirksam berücksichtigt.

Eine aus Vorauszahlungen auf zukünftige Beiträge resultierende negative Nettopensionsverpflichtung wird nur insoweit als Vermögenswert berücksichtigt, wie hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung zukünftiger Beiträge entsteht. Ein übersteigender Betrag wird sofort im periodenbezogenen Nettopensionsaufwand erfasst (sogenanntes »Asset Ceiling«).

Rückstellungen für sonstige Risiken und Eventualverbindlichkeiten. Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar sind. Für Restrukturierungsmaßnahmen werden Rückstellungen gebildet, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen wurde oder dieser bereits kommuniziert wurde. Rückstellungen werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte, bei Beginn eines Leasingvertrags oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieforderungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Daimler berücksichtigt Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen mit ihrem beizulegenden Zeitwert ab der Periode, in der die Verpflichtung begründet wird.

Restrukturierungsrückstellungen werden gebildet, wenn die Maßnahmen den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen entstehen Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und für Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten.

Aktienorientierte Vergütung. Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt, sowie eigenkapitalbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente erfolgt.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von eigenkapitalbasierten Vergütungsplänen erfolgt grundsätzlich mittels eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells zum Gewährungszeitpunkt und bestimmt den gesamten Personalaufwand, der über den Erdienungszeitraum erfolgswirksam erfasst und gegen die Kapitalrücklage verrechnet wird.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und als Rückstellung ausgewiesen. Der anteilige Aufwand der Periode entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Berichtsstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung. Gezahlte Zinsen und Steuern sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Gezahlte Dividenden werden im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

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

Zugänge

Tognum. Im Jahr 2008 hat der Konzern insgesamt einen 28,4%-Anteil an der Tognum AG (Tognum) erworben. Die Anschaffungskosten betragen 702 Mio. € in bar. Die Beteiligung an Tognum wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen; siehe auch Anmerkung 12 für weitere Informationen.

Abgänge

Daimler Financial Services. Im Rahmen der weiteren Konzentration auf das Fahrzeuggeschäft hat Daimler Financial Services im Jahr 2009 nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte veräußert, die Gegenstand von Finance Leases (im Wesentlichen Leveraged Leases) waren. Hieraus resultierte im Jahr 2009 insgesamt ein Mittelzufluss von 825 Mio. €. Nach Berücksichtigung der Kosten für diese Transaktionen ergab sich aus diesen Veräußerungen insgesamt ein Aufwand vor Steuern von 31 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2009 in den Umsatzkosten berücksichtigt ist; der Aufwand ist dem Segment Daimler Financial Services zugeordnet.

Darüber hinaus wurden in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 weitere nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte, die Gegenstand von Leveraged Leases sind, separat als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen (310 Mio. €). Die Bewertung dieser Vermögenswerte mit dem beizulegenden Zeitwert (abzüglich Veräußerungskosten) führte im Jahr 2009 zu einem Aufwand vor Steuern von 69 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten enthalten ist und dem Segment Daimler Financial Services zugeordnet wurde. Für weitere Informationen zu den Verkäufen nicht fahrzeugbezogener Vermögenswerte aus dem Leasinggeschäft vergleiche Anmerkungen 13 und 18.

Chrysler. Am 14. Mai 2007 hat der Vorstand der Daimler AG beschlossen, die Mehrheit an Chrysler und dem dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäft an eine Tochtergesellschaft des Private-Equity-Unternehmens Cerberus Capital Management, L.P. (Cerberus) abzugeben. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat am 16. Mai 2007 dieser Transaktion zugestimmt; die Transaktion wurde am 3. August 2007 abgeschlossen.

Cerberus leistete am 3. August 2007 eine Einlage von 5,2 Mrd. € (7,2 Mrd. US-\$) in bar für den Anteil von 80,1% an der neu gegründeten Chrysler Holding LLC (Chrysler Holding), die die Anteile an den Chrysler-Aktivitäten hielt. Von diesem Betrag hat der Konzern 0,9 Mrd. € (1,2 Mrd. US-\$) in bar entnommen. Nach der Kapitaleinlage von Cerberus betrug der Anteil von Daimler an dieser Gesellschaft 19,9%. Der Konzern berücksichtigte diesen Anteil bis zur Abgabe am 3. Juni 2009 nach der Equity-Methode im Konzernabschluss (siehe auch Anmerkung 12).

Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Transaktion vom August 2007 haben Tochtergesellschaften der Chrysler Holding Verbindlichkeiten in Höhe von 24,7 Mrd. € an Daimler zurückbezahlt.

Ferner wurden bestimmte, in der Vergangenheit vom Konzern zugunsten der Chrysler-Aktivitäten gewährte Garantien fortgeführt. Zum 31. Dezember 2009 betrug der Wert dieser Garantien 0,3 Mrd. €. Zur Abdeckung der den Garantien zugrunde liegenden Verpflichtungen hat Chrysler eine Einlage auf einem Treuhandkonto zur Verfügung gestellt, die sich zum 31. Dezember 2009 auf 0,2 Mrd. € belief.

Auf Grundlage einer im April 2009 geschlossenen, bindenden Rahmenvereinbarung haben Daimler und Cerberus im Juni 2009 einen Vertrag unterzeichnet, der die sofortige Aufgabe sämtlicher Gesellschaftsrechte von Daimler an der Chrysler Holding zur Folge hatte. Der Konzern besitzt demzufolge seit dem 3. Juni 2009 keine Beteiligung mehr an der Chrysler Holding oder einer ihrer Tochtergesellschaften und hat sämtliche Mitwirkungsrechte in Gremien der Chrysler Holding und ihrer Tochtergesellschaften aufgegeben.

Die Rahmenvereinbarung sah darüber hinaus vor, dass ein Vertrag über verbliebene offene Sachverhalte im Zusammenhang mit Chrysler geschlossen wird. Dieser wurde ebenfalls im Juni 2009 von Daimler, der Pension Benefit Guaranty Corporation (PBGC), Chrysler LLC (Chrysler) und Cerberus unterzeichnet. Im Rahmen dieses Vertrags verzichten Chrysler und Cerberus auf die mögliche Geltendmachung etwaiger Forderungen aus üblichen Garantien und Gewährleistungen im Zusammenhang mit der Transaktion vom 3. August 2007, einschließlich auf von Cerberus angekündigten Ansprüchen gegenüber Daimler aufgrund der angeblich nicht ordnungsgemäßen Geschäftsführung seitens Daimler im Zeitraum zwischen Vertragsunterzeichnung und Abschluss dieser Transaktion, sowie bestimmter anderer Ansprüche gegen den Konzern.

Weiterhin hat der Konzern im Juni 2009 eine Zahlung in Höhe von 200 Mio. US-\$ zugunsten der Chrysler-Pensionspläne geleistet und sich verpflichtet, in den kommenden beiden Jahren weitere Zahlungen von jeweils 200 Mio. US-\$ zu leisten. Darüber hinaus wurde die im Jahr 2007 mit der PBGC vereinbarte Garantie (1,0 Mrd. US-\$) durch eine Garantie in Höhe von 200 Mio. US-\$ ersetzt. Die Laufzeit der Garantie ist auf den Zeitraum bis August 2012 begrenzt.

Die Vereinbarung sieht ferner vor, dass der Konzern auf die Rückzahlung von Forderungen aus einem nachrangigen Darlehen und einer im Jahr 2008 in Anspruch genommenen Kreditlinie, die der Konzern im Rahmen der Transaktion vom 3. August 2007 dem Industriegeschäft von Chrysler zur Verfügung gestellt hatte, verzichtet. Die Nominalwerte dieser bereits zum 31. Dezember 2008 vollständig wertberichtigten Forderungen betragen 0,4 und 1,5 Mrd. US-\$.

Der Verzicht bezüglich der Forderung aus der Kreditlinie durch Daimler stand unter dem Vorbehalt, dass bestimmte unbesicherte Gläubiger von Chrysler, die durch ein Gremium nach US-amerikanischem Insolvenzrecht vertreten werden, keine Ansprüche gegen Daimler im Rahmen des laufenden Chrysler-Insolvenzverfahrens geltend machen. Infolge der vom Gremium der unbesicherten Gläubiger im dritten Quartal 2009 beim Konkursgericht geltend gemachten Ansprüche wurde der Forderungsverzicht infällig (siehe auch Anmerkung 27).

Das EBIT des Jahres 2009 war infolge der beschriebenen Vereinbarungen insgesamt mit 379 Mio. € belastet; in der Segmentberichterstattung sind diese Belastungen in der Überleitung zum Konzern-EBIT ausgewiesen.

Im Zusammenhang mit der rechtlichen Übertragung der internationalen Chrysler-Vertriebsaktivitäten an Chrysler im ersten Quartal 2009 sowie aus der Bewertung von Chrysler-bezogenen Vermögenswerten ergaben sich im Jahr 2009 Erträge von insgesamt 85 Mio. € vor Steuern, die in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT enthalten sind.

Daimler und sein chinesischer Partner Beijing Automotive Industry Holding Co. Ltd. (BAIC) halten je 50% der Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen Beijing-Benz-DaimlerChrysler Automotive Co. Ltd. (BBDC), das Mercedes-Benz Personenwagen sowie Chrysler-Fahrzeuge in China produziert und vertreibt. Im Rahmen der Trennung von Chrysler im Jahr 2007 wurde mit Chrysler bzw. Cerberus auch eine vorläufige Rahmenvereinbarung zum zukünftigen Geschäftsmodell von BBDC getroffen. Die endgültigen Regelungen zur zukünftigen Zusammenarbeit bei BBDC in Bezug auf die Produktion von Chrysler-Fahrzeugen sollten zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.

Im Juni 2008 wurde vereinbart, dass BBDC die Produktion von Chrysler-Fahrzeugen nach Ablauf der bestehenden Lizenzverträge einstellt. Die Vereinbarung stand unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch BAIC bzw. BBDC.

In diesem Zusammenhang haben Daimler, BAIC und BBDC im Dezember 2008 einen Vertrag unterzeichnet, in dem geregelt ist, dass bestimmte Kosten von Daimler zu tragen und an BBDC zu erstatten sind, da diese unmittelbar auf die Abgabe der Mehrheit an Chrysler zurückzuführen sind. Bei diesen Kosten handelt es sich insbesondere um die Abwertung von Produktionsanlagen und bei BBDC vorhandener Vorräte sowie die Entschädigung von Lieferanten und Vertriebspartnern. Daimler erhält in diesem Zusammenhang keine weiteren Anteile an BBDC.

Zur Abdeckung des erwarteten Gesamtaufwands aus dieser Vereinbarung (396 Mio. €) hat Daimler in den Jahren 2007 und 2008 Aufwendungen vor Steuern von 103 Mio. € und 293 Mio. € berücksichtigt, die jeweils im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten sind. Im Jahr 2009 hat der Konzern an BBDC Zahlungen von 42 (2008: 186) Mio. € geleistet; darüber hinaus wurden Gewinne aus dem fortgeführten Mercedes-Benz Personewagengeschäft bei BBDC verrechnet. Nach Währungsumrechnung erwartet der Konzern, dass der verbleibende Rückstellungsbetrag von 174 Mio. € im Jahr 2010 zahlungswirksam wird.

Das Ergebnis der Chrysler-Aktivitäten für das Jahr 2007 ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten separat dargestellt. Der Konzern hatte mit der Klassifizierung der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte und Schulden zum 16. Mai 2007 die planmäßige Abschreibung der langfristigen Vermögenswerte der Chrysler-Aktivitäten eingestellt.

Sämtliche Vermögenswerte und Schulden, die den Chrysler-Aktivitäten zum Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion zuzuordnen waren, wurden im Jahr 2007 entkonsolidiert. Der Aufwand aus der Entkonsolidierung betrug 753 Mio. € und ist im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten.

Zukünftige Steuervorteile aufgrund zeitlicher Bewertungsunterschiede, die im Zusammenhang mit den entkonsolidierten Vermögenswerten und Schulden stehen, werden mit Einschränkungen weiterhin für den Konzern nutzbar sein. Zum Entkonsolidierungszeitpunkt betragen die aktiven latenten Steuern auf diese Bewertungsunterschiede 2,0 Mrd. €. Aufgrund der Chrysler-Transaktion haben sich die Voraussetzungen für den Konzern, diese latenten Steuern zu realisieren, verändert; die daraus resultierende notwendige Überprüfung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern führte im dritten Quartal 2007 zu einer Wertberichtigung von 2,0 Mrd. €. Darüber hinaus mussten Abwertungen auf ausländische Steuergutschriften in Höhe von 0,2 Mrd. € vorgenommen werden. Die Aufwendungen sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2007 in den Ertragsteuern der fortgeführten Aktivitäten enthalten.

Das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten setzt sich für die Jahre 2008 und 2007 wie folgt zusammen:

	2008	2007
in Millionen €		
Umsatzerlöse	-	30.037
Umsatzkosten	-	(26.410)
Vertriebskosten	-	(1.579)
Allgemeine Verwaltungskosten	-	(1.172)
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-	(647)
Sonstige Erträge und Aufwendungen	-	(714)
Ergebnis vor Ertragsteuern	-	(485)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	368
Ergebnis der Chrysler-Aktivitäten, nach Steuern¹	-	(117)
Aufwand aus der Entkonsolidierung, vor Steuern	(383)	(658)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	93	(95)
Aufwand aus der Entkonsolidierung, nach Steuern	(290)	(753)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	(290)	(870)

¹ Das Jahr 2007 enthält die Erträge und Aufwendungen der Chrysler-Aktivitäten bis zum 3. August 2007.

Im Ergebnis der Chrysler-Aktivitäten für das Jahr 2007 sind Aufwendungen in Höhe von 906 Mio. € (vor Steuern) im Zusammenhang mit dem am 14. Februar 2007 beschlossenen Restrukturierungsplan bei Chrysler enthalten.

Durch die vorzeitige Ablösung von langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten von Chrysler entstanden im Jahr 2007 Vorfälligkeitsentschädigungen in Höhe von 0,5 Mrd. € (0,3 Mrd. € nach Steuern), die im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten sind.

Die den aufgegebenen Aktivitäten zurechenbaren Cash Flows stellen sich für das Jahr 2007 wie folgt dar:

in Millionen €	
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.593
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(1.404)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(2.655)

Für weitere Informationen zu Chrysler siehe auch Anmerkung 12.

Potsdamer Platz. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat am 13. Dezember 2007 dem Verkauf der Grundstücke und Gebäude am Potsdamer Platz an die SEB-Gruppe zugestimmt. Die Transaktion, die am 1. Februar 2008 abgeschlossen wurde, führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1,4 Mrd. € (davon 0,1 Mrd. € im Jahr 2007) und hat das EBIT im Jahr 2008 mit 449 Mio. € positiv beeinflusst. Der Ertrag vor Steuern ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den sonstigen betrieblichen Erträgen und in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT enthalten.

Gleichzeitig wurden vom Konzern rund 50% der Büroflächen über eine unkündbare Grundmietzeit bis zum 31. Dezember 2012 zurückgemietet. Durch eine entsprechende Option in den Mietverträgen kann die Mietdauer im Anschluss zweimalig um jeweils fünf Jahre verlängert werden.

MFTBC. Im Jahr 2007 veräußerte Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) Grundstücke und Gebäude an die Nippon Industrial TMK für rund 1 Mrd. € in bar. Gleichzeitig wurden die veräußerten Objekte von MFTBC über eine unkündbare Grundmietzeit von 15 Jahren zurückgemietet. Durch eine entsprechende Option kann die Mietdauer im Anschluss um bis zu 15 Jahre verlängert werden. Aufgrund dieser Transaktion verminderten sich im Jahr 2007 die Vermögenswerte um 865 Mio. €. Nach Berücksichtigung der Kosten dieser Transaktion ergab sich infolge der veräußerten und im Rahmen eines Operating-Lease-Verhältnisses zurückgemieteten Vermögenswerte ein Ertrag vor Steuern von 78 Mio. €. Darüber hinaus wurden Vermögenswerte aktiviert, die veräußert und im Rahmen eines Finance-Lease-Verhältnisses zurückgemietet wurden; gleichzeitig wurde eine entsprechende Verbindlichkeit in Höhe von 110 Mio. € erfasst. Der Betrag, um den der Kaufpreis den Buchwert dieser Vermögenswerte überstieg (46 Mio. €), wurde abgegrenzt und wird entsprechend der Laufzeit des Leasingvertrags realisiert. Der realisierte Ertrag vor Steuern ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten und dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

Sonstige Immobilienverkäufe. Im Jahr 2007 hat die Daimler AG ihren 50%-Anteil an der Wohnstätten Sindelfingen GmbH für einen Verkaufspreis von 82 Mio. € veräußert. Der Verkauf führte zu einem Ertrag vor Steuern von 73 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im übrigen Finanzergebnis und in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT berücksichtigt ist.

EADS. Für Veräußerungen von Anteilen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS) vergleiche Anmerkung 12.

3. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Konzerns setzen sich wie folgt zusammen:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	66.772	85.787	89.976
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	8.886	9.300	8.498
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	2.885	3.009	2.715
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	381	373	380
	78.924	98.469	101.569

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern und Regionen ist in Anmerkung 31 dargestellt.

4. Funktionskosten

Umsatzkosten. Die Umsatzkosten beinhalten folgende Aufwendungen:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Herstellungskosten der abgesetzten Erzeugnisse	54.276	66.122	66.313
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	3.450	3.553	3.280
Refinanzierungskosten Daimler Financial Services	2.211	2.147	2.055
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	853	730	487
Übrige Umsatzkosten	4.777	4.358	5.439
	65.567	76.910	77.574

Darüber hinaus waren im Jahr 2007 Herstellungskosten von 22.267 Mio. € der Chrysler-Aktivitäten (bis zum 3. August) im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten.

Vertriebskosten. Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2009 auf 7.608 (2008: 9.204; 2007: 8.956) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten. Im Jahr 2009 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.287 (2008: 4.124; 2007: 4.023) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten. Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2009 bei 2.896 (2008: 3.055; 2007: 3.158) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Im Jahr 2009 betragen die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten 647 (2008: 638; 2007: 623) Mio. € und sind in den Umsatzkosten enthalten.

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

Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC). Im Mai 2009 hat der Vorstand der Daimler AG einen Plan zur umfassenden Neuausrichtung des operativen Geschäfts von MFTBC beschlossen. Der Plan sieht unter anderem vor, dass das Produktportfolio reduziert wird, die Produktionsstandorte neu ausgerichtet werden, das japanische Händlernetz angepasst wird und weitere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung realisiert werden. In diesem Zusammenhang erwartet der Konzern unter anderem die Verlagerung und Schließung einzelner Produktionsstandorte, einen Personalabbau von bis zu 2.300 Mitarbeitern bis zum Ende des Jahres 2010 und eine Reduzierung des Händlernetzes. Infolge dieser Maßnahmen entstanden im Jahr 2009 Aufwendungen von insgesamt 245 Mio. €. Im Wesentlichen entfielen diese Aufwendungen auf die vorzeitige Beendigung von Arbeitsverhältnissen (120 Mio. €), auf höhere Abschreibungen auf Vermögenswerte aufgrund einer Verkürzung der Nutzungsdauern (49 Mio. €) und auf die vorzeitige Beendigung der Nutzung geleaster Vermögenswerte (25 Mio. €).

Die Aufwendungen aus diesem Plan sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten:

	2009
in Millionen €	
Umsatzkosten	61
Vertriebskosten	136
Allgemeine Verwaltungskosten	35
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	13
	245

Die Maßnahmen führten im Jahr 2009 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 31 Mio. €. Zum 31. Dezember 2009 betragen die Rückstellungen für Maßnahmen, die vor allem im Jahr 2010 zahlungswirksam werden, 156 Mio. €; dieser Betrag ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Daimler Trucks North America (DTNA). Im Oktober 2008 hat der Konzern einen umfassenden Plan zur Optimierung und Neuausrichtung des operativen Geschäfts der Tochtergesellschaft Daimler Trucks North America beschlossen, mit dem der Konzern auf die anhaltende Nachfrageschwäche in der gesamten Branche und die strukturellen Veränderungen in wichtigen Kernmärkten reagierte. Die Maßnahmen umfassen unter anderem die Einstellung des Sterling Trucks Produktprogramms im Jahr 2009, eine weitere Konsolidierung des Produktionsverbundes in der NAFTA-Region und Kapazitätsanpassungen, die unter anderem die Schließung von zwei Nutzfahrzeugwerken in den Jahren 2009 und 2010 beinhalten. Des Weiteren beinhaltet der Plan einen Personalabbau von bis zu 3.500 Mitarbeitern, der größtenteils im Jahr 2009 erfolgte. Aufgrund neuer Erkenntnisse hat Daimler entschieden, ein Nutzfahrzeugwerk, das im Jahr 2010 zur Schließung vorgesehen war, fortzuführen. Im Zusammenhang mit diesem Plan entstanden im Jahr 2009 Aufwendungen von insgesamt 95 (2008: 233) Mio. €. Diese Aufwendungen entfielen im Wesentlichen auf die im Folgenden genannten Sachverhalte: Für die vorzeitige Beendigung von Arbeitsverhältnissen ergaben sich weitere Aufwendungen von 11 (2008: 106) Mio. €. Im Zusammenhang mit der Beendigung von Vertragsverhältnissen mit Händlern der Marke Sterling Trucks fielen erneut Aufwendungen von insgesamt 15 (2008: 81) Mio. € an. Höhere Abschreibungen auf Vermögenswerte, die durch eine Verkürzung der Nutzungsdauern bedingt sind, führten zu Belastungen von 37 (2008: 20) Mio. €. Aus Lieferantenentschädigungen resultierten zusätzliche Aufwendungen von 3 (2008: 14) Mio. €.

Die Aufwendungen aus diesem Plan sind in den folgenden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten:

	2009	2008
in Millionen €		
Umsatzkosten	11	44
Vertriebskosten	23	88
Allgemeine Verwaltungskosten	56	101
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	1	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4	-
	95	233

Die Maßnahmen führten im Jahr 2009 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 151 (2008: 5) Mio. €. Zum 31. Dezember 2009 betragen die Rückstellungen für Maßnahmen, die überwiegend im Jahr 2010 zahlungswirksam werden, 34 (2008: 180) Mio. €; dieser Betrag ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Neues Managementmodell. Im Januar 2006 hat Daimler das neue Managementmodell bekannt gegeben. Durch die Integration bestimmter Verwaltungsbereiche sollte insbesondere die Einführung durchgängiger Prozesse und die Beseitigung von Doppelfunktionen erreicht werden. Alle Aufwendungen in diesem Zusammenhang, soweit sie nicht den aufgegebenen Aktivitäten zuzuordnen waren, stellten zentrale Kosten dar, die nicht den Segmenten zugeordnet wurden.

In der Segmentberichterstattung sind diese Aufwendungen als zentrale Posten in der Überleitung zum Konzern-EBIT berücksichtigt.

Infolge des damit verbundenen Personalabbaus sind in den Jahren 2008 und 2007 Aufwendungen von 58 und 167 Mio. € entstanden. Diese sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung überwiegend in den Verwaltungskosten ausgewiesen. Im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten sind im Jahr 2007 Aufwendungen von 16 Mio. € enthalten.

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Personalaufwendungen sowie die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter stellen sich wie folgt dar:

	2009	2008	2007
in Millionen € bzw. Anzahl der Mitarbeiter			
Personalaufwendungen ¹	14.073	15.066	16.174
Mitarbeiter ²	258.628	274.330	271.704
davon Auszubildende und Praktikanten	12.911	13.414	12.672

¹ Die Angaben für das Jahr 2007 enthalten nicht die Personalaufwendungen der entkonsolidierten Chrysler-Aktivitäten (4.082 Mio. € bis zum 3. August 2007).

² Die Angaben für das Jahr 2007 enthalten nicht die Mitarbeiter der entkonsolidierten Chrysler-Aktivitäten (85.296 Mitarbeiter).

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 35 enthalten.

5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	44	504	167
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	51	52	39
Erträge aus dem Verkauf von Unternehmen	1	37	5
Versicherungsentschädigungen	20	23	24
Übrige sonstige Erträge	577	618	506
	693	1.234	741

Die übrigen sonstigen Erträge umfassen Erträge aus Fördergeldern und Subventionen, Rückerstattungen von nicht einkommensbezogenen Steuern, Erträge aus Mitarbeiterkantinen und übrige sonstige Bestandteile. Im Jahr 2009 enthalten die übrigen sonstigen Erträge erstattete Sozialversicherungsbeiträge von 93 Mio. €, die von der Bundesagentur für Arbeit im Rahmen der Kurzarbeit in den deutschen Produktionswerken gewährt wurden.

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen enthielten im Jahr 2008 im Wesentlichen Erträge aus dem Verkauf von Grundstücken und Gebäuden am Potsdamer Platz an die SEB-Gruppe in Höhe von 449 Mio. € (siehe Anmerkung 2).

Im Jahr 2007 beinhalteten die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen überwiegend Erträge aus dem Verkauf von Händlerliegenschaften in Japan an Nippon Industrial TMK (78 Mio. €) sowie aus dem Verkauf sonstiger Immobilien.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Verluste aus dem Abgang von langfristigen Vermögenswerten	(56)	(47)	(78)
Übrige sonstige Aufwendungen	(447)	(407)	(636)
	(503)	(454)	(714)

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Vermögenswerten, Veränderungen von übrigen Rückstellungen und übrige sonstige Bestandteile.

6. Übriges Finanzergebnis

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen ¹	(1.003)	(429)	(444)
Sonstiges übriges Finanzergebnis	(338)	(1.799)	216
	(1.341)	(2.228)	(228)

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

Im sonstigen übrigen Finanzergebnis des Jahres 2009 sind Aufwendungen aufgrund von Zahlungen sowie Zahlungsverpflichtungen zugunsten der Chrysler-Pensionspläne in Höhe von insgesamt 0,4 Mrd. € enthalten. Darüber hinaus ergaben sich im Jahr 2009 Erträge von 0,1 Mrd. € aus der Neubewertung von Chrysler-bezogenen Darlehen, Forderungen und anderen Vermögenswerten (2008: Wertberichtigungen von 1,7 Mrd. €). Im sonstigen übrigen Finanzergebnis des Jahres 2007 ist ein Gewinn von 121 Mio. € aus der Marktbewertung von derivativen Sicherungsinstrumenten zur Kurssicherung von EADS-Anteilen enthalten.

7. Zinsergebnis

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Zinsen und ähnliche Erträge	465	729	782
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(971)	(681)	(480)
Erwartete Erträge aus den Pensions- und sonstigen Fondsvermögen	671	915	992
Aufwendungen aus der Aufzinsung der erwarteten Verpflichtungen für Pensionen und Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	(950)	(898)	(823)
	(785)	65	471

8. Ertragsteuern

Das Ergebnis vor Ertragsteuern setzt sich wie folgt zusammen:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Inland	(2.543)	4.283	6.768
Ausland	245	(1.488)	2.413
	(2.298)	2.795	9.181

Das inländische Ergebnis beinhaltet auch das Ergebnis aus at equity einbezogenen Unternehmen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

Der ausgewiesene Steueraufwand teilt sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Laufende Steuern			
Inland	423	238	44
Ausland	472	650	934
Latente Steuern			
Inland	(883)	964	1.060
Ausland	334	(761)	2.288
	346	1.091	4.326

Im tatsächlichen Steueraufwand (-ertrag) sind periodenfremde Steueraufwendungen von in- und ausländischen Unternehmen in Höhe von 237 (2008: Ertrag von 106; 2007: Ertrag von 679) Mio. € enthalten.

Der latente Steueraufwand (-ertrag) setzt sich wie folgt zusammen:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Latente Steuern	(549)	203	3.348
Davon aus temporären Differenzen	(218)	232	3.465
Davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	(331)	(29)	(117)

Im Jahr 2007 wurde in Deutschland das Unternehmensteuergesetz 2008 verkündet. Eine der hierin enthaltenen Änderungen führte dazu, dass beginnend mit dem 1. Januar 2008 der Körperschaftsteuersatz von 25% auf 15% reduziert wurde. Bei der Gewerbesteuer wurden die Messzahl der Gewerbesteuer von 5% auf 3,5% reduziert sowie die Abzugsfähigkeit der Gewerbesteuer als Betriebsausgabe abgeschafft. Die Auswirkung aus dieser Steuergesetzänderung war im Jahr 2007 zu berücksichtigen.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15% verwendet. Weiterhin wurden ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14% berücksichtigt; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften insgesamt ein Steuersatz von 29,825%. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand (-ertrag). Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands (-ertrags) wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von 29,825% (2008: 29,825%; 2007: 38,5%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Erwarteter Steueraufwand (-ertrag)	(685)	834	3.535
Abweichende ausländische Steuersätze	(74)	(265)	(193)
Abweichende Gewerbesteuer	(40)	(111)	(101)
Effekt aus Steuergesetzänderungen	2	4	(170)
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	695	314	2.354
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	509	243	(1.044)
Sonstiges	(61)	72	(55)
Ausgewiesener Steueraufwand	346	1.091	4.326

Am 28. Dezember 2007 trat das Protokoll zur Änderung des deutsch-amerikanischen Doppelbesteuerungsabkommens in Kraft. Eine der hierin enthaltenen Änderungen führt dazu, dass beginnend mit dem 1. Januar 2007 unter bestimmten Voraussetzungen die Quellensteuer auf Gewinnausschüttungen von amerikanischen Tochtergesellschaften an deutsche Muttergesellschaften entfällt. Die bisher im Konzern passivierte Quellensteuer auf zukünftige Dividenden aus den USA konnte deshalb im Jahr 2007 ergebniswirksam aufgelöst werden. Darüber hinaus wurde auch die im Jahr 2007 bereits bezahlte Quellensteuer wieder ergebniswirksam gutgeschrieben. Beides führte im Jahr 2007 zu einem Steuerertrag von insgesamt 168 Mio. €, der in der Zeile Effekt aus Steuergesetzänderungen enthalten ist. Darüber hinaus enthält diese Zeile im Jahr 2007 latente Steuererträge in Höhe von 51 Mio. € aus der Neubewertung der per saldo passiven Steuerlatenz bei den inländischen Gesellschaften aufgrund des oben genannten Unternehmensteuergesetzes 2008 sowie weitere Auswirkungen aus Steuergesetzänderungen bei ausländischen Tochtergesellschaften.

In den Jahren 2009 und 2008 wurden aktive latente Steuern bei ausländischen Tochtergesellschaften wertberichtigt. Im Jahr 2007 wurde eine Wertberichtigung vorgenommen auf bisher bei den Chrysler-Einheiten aktivierte latente Steuern aus zeitlichen Bewertungsunterschieden zwischen Handels- und Steuerbilanz. Zwar wurden die latenten Steuern weiterhin dem Daimler-Konzern zugerechnet, allerdings hatten sich aufgrund der Chrysler-Transaktion die Voraussetzungen für die Realisierung der zukünftigen Steuervorteile verändert. Weiterhin wurden aufgrund der Chrysler-Transaktion Wertberichtigungen auf Steuergutschriften im Jahr 2007 notwendig. In den Jahren 2009 und 2008 konnte ein Teil dieser Wertberichtigung aufgelöst werden, weil sich zeitliche Bewertungsunterschiede zwischen Handels- und Steuerbilanz in einen dem Daimler-Konzern zustehenden steuerlichen Verlust umgewandelt haben. Die Steueraufwendungen und -erträge sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Effekte von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Netto-Pensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at equity bewerteten Beteiligungen. Weiterhin sind in dieser Zeile auch die folgenden nicht abziehbaren Aufwendungen und steuerfreien Erträge enthalten:

Im Jahr 2009 führte eine Anpassung betreffend Verrechnungspreisrisiken bei unserer ehemaligen Beteiligung Chrysler in Kanada zu einem zusätzlichen Steueraufwand, der vom Daimler-Konzern zu tragen ist. Darüber hinaus resultierten zusätzliche Steueraufwendungen aus der steuerlichen Veranlagung und Einschätzung von Vorjahren.

In den Jahren 2008 und 2007 entstanden steuerfreie Erträge aus der Übertragung von EADS-Anteilen. Darüber hinaus entstanden im Jahr 2007 steuerfreie Erträge im Zusammenhang mit Finanztransaktionen zur Kursabsicherung von EADS-Anteilen. Aus diesen Vorgängen resultierte in den Jahren 2008 und 2007 eine Reduzierung des rechnerisch erwarteten Steueraufwands in Höhe von 34 und 582 Mio. €, die in der Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen wieder herausgerechnet ist.

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergaben sich vor Saldierung die folgenden aktiven und passiven latenten Steuern:

	2009	31. Dezember 2008
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	84	120
Sachanlagen	646	559
Vermietete Gegenstände	659	953
Vorräte	562	701
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	15	2.357
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	117	89
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.324	3.622
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	5.770	3.703
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	620	610
Sonstige Rückstellungen	1.874	1.729
Verbindlichkeiten	882	1.351
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	751	552
Sonstige	74	49
	15.378	16.395
Wertberichtigungen	(3.096)	(3.510)
Aktive latente Steuern, unsaldiert	12.282	12.885
Entwicklungskosten	(1.598)	(1.406)
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	(67)	(88)
Sachanlagen	(999)	(1.239)
Vermietete Gegenstände	(3.159)	(3.775)
Vorräte	(132)	(140)
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(805)	(1.403)
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	(110)	(158)
Sonstige Vermögenswerte	(257)	(522)
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(2.851)	(2.640)
Sonstige Rückstellungen	(264)	(193)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	(46)	(48)
Sonstige	(270)	(170)
Passive latente Steuern, unsaldiert	(10.558)	(11.782)
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	1.724	1.103

Aktive latente Steuern wurden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruches mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden.

Der Anstieg des Netto-Betrages der aktiven latenten Steuern in Höhe von 621 (2008: Rückgang von 106; 2007: Rückgang von 3.292) Mio. € setzt sich wie folgt zusammen:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Neutrale Reduzierung (Erhöhung) der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	8	(13)	(16)
Neutrale Reduzierung (Erhöhung) der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	(123)	(15)	177
Steueraufwand (-ertrag) auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	.	25	(146)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	-	-	120
Sonstige neutrale Reduzierung (Erhöhung) ¹	43	(48)	165
Latenter Steueraufwand (-ertrag) in der Gewinn- und Verlustrechnung	(549)	157	2.992
Davon enthalten im Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	(549)	203	3.348
Davon enthalten im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	(46)	(356)

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die neutrale Veränderung der latenten Steuern enthält im Jahr 2007 eine ergebnisneutrale Reduzierung der passiven latenten Steuern in Höhe von 76 Mio. € aufgrund von Steuergesetzänderungen.

Unter Berücksichtigung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten Buchungen (einschließlich der erfolgsneutralen Eigenkapitalbuchungen der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestitionen) sowie der Steueraufwendungen (-erträge) aus aufgegebenen Aktivitäten ergab sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Steueraufwand aus fortgeführten Aktivitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung	346	1.091	4.326
Steueraufwand (-ertrag) aus aufgegebenen Aktivitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung	-	(93)	(273)
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Eigenkapital	(60)	(240)	(151)
Steueraufwand (-ertrag) auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	.	25	(146)
	286	783	3.756

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern betreffen ausländische Gesellschaften und verringerten sich trotz der ergebniswirksamen Bildung vom 31. Dezember 2008 zum 31. Dezember 2009 in der Bilanz um 414 Mio. €. Zurückzuführen ist dies auf den ergebnisneutralen Wegfall wertberechtigter aktiver latenter Steuern durch den vollständigen Abgang unserer Beteiligung an Chrysler sowie auf die ergebnisneutrale Veränderung aufgrund von Währungsumrechnungen. Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 betreffen u. a. mit 824 Mio. € Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen (»capital loss«), die bis 2014 vortragsfähig sind, mit 934 Mio. € die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge und mit 677 Mio. € die Steuergutschriften. Von den wertberechtigten aktiven latenten Steuern auf die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge verfallen 2 Mio. € im Jahr 2010, 145 Mio. € im Jahr 2011, 191 Mio. € im Jahr 2012, 162 Mio. € im Jahr 2013, 219 Mio. € im Zeitraum von 2014 bis 2016 und 138 Mio. € im Zeitraum von 2017 bis 2029; 77 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Von den wertberechtigten aktiven latenten Steuern auf die Steuergutschriften verfallen 116 Mio. € im Zeitraum von 2014 bis 2019 und 31 Mio. € im Jahr 2029; 530 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen und Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften. Daimler ist der Ansicht, die wertberechtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von über 50% nicht nutzen zu können. Der Konzern hat in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder im Jahr 2009 und in Vorjahren steuerliche Verluste erwirtschaftet. Bei den nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern nicht wertberechtigten aktiven latenten Steuern dieser ausländischen Gesellschaften von 1.065 Mio. € geht Daimler davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um die aktiven latenten Steuern wahrscheinlich realisieren zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von 3.082 (2008: 3.190) Mio. € sollen in den nächsten Jahren nach Deutschland ausgeschüttet werden. Der bei Ausschüttung anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von 46 (2008: 48) Mio. € wurde im Rahmen der latenten Steuern passiviert.

Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von 6.413 (2008: 10.773) Mio. € sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne aus heutiger Sicht permanent investiert bleiben sollen. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5% der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne einer ausländischen Tochtergesellschaft an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben.

9. Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

	Geschäftswerte (erworben)	Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögenswerte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2008	946	7.333	2.495	10.774
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	-	1.387	273	1.660
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	(1.085)	(795)	(1.880)
Sonstige Veränderungen ¹	(53)	29	154	130
Stand 31. Dezember 2008	893	7.664	2.127	10.684
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	58	58
Übrige Zugänge	-	1.286	140	1.426
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	(1.015)	(321)	(1.336)
Sonstige Veränderungen ¹	32	(1)	(21)	10
Stand 31. Dezember 2009	925	7.934	1.983	10.842
Abschreibungen				
Stand 1. Januar 2008	253	3.370	1.949	5.572
Zugänge	-	638	208	846
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	(1.081)	(789)	(1.870)
Sonstige Veränderungen ¹	(20)	21	22	23
Stand 31. Dezember 2008	233	2.948	1.390	4.571
Zugänge	-	647	181	828
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	(1.014)	(285)	(1.299)
Sonstige Veränderungen ¹	(2)	-	(9)	(11)
Stand 31. Dezember 2009	231	2.581	1.277	4.089
Buchwert zum 31. Dezember 2008	660	4.716	737	6.113
Buchwert zum 31. Dezember 2009	694	5.353	706	6.753

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Zum 31. Dezember 2009 entfallen von den Geschäftswerten 388 (2008: 367) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks und 189 (2008: 180) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2009: 2.753 Mio. €; 31. Dezember 2008: 2.580 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Anlagewerte mit einem Buchwert von 137 (2008: 143) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen insbesondere Markenzeichen, deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist und die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind.

Die gesamten Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den folgenden Posten enthalten:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Umsatzkosten	735	759	880
Vertriebskosten	39	36	37
Allgemeine Verwaltungskosten	50	47	50
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	4	4	5
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	106
	828	846	1.078

10. Sachanlagen

Die Sachanlagen haben sich wie folgt entwickelt:

	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
in Millionen €					
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2008	12.668	17.554	14.133	1.305	45.660
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	296	927	1.281	1.083	3.587
Umbuchungen	309	591	330	(1.230)	-
Abgänge	(70)	(368)	(393)	(38)	(869)
Sonstige Veränderungen ¹	(41)	(164)	62	13	(130)
Stand 31. Dezember 2008	13.162	18.540	15.413	1.133	48.248
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	15	15	2	-	32
Übrige Zugänge	146	551	845	913	2.455
Umbuchungen	241	208	484	(933)	-
Abgänge	(130)	(482)	(765)	(92)	(1.469)
Sonstige Veränderungen ¹	62	130	139	11	342
Stand 31. Dezember 2009	13.496	18.962	16.118	1.032	49.608
Abschreibungen					
Stand 1. Januar 2008	7.015	13.429	10.548	18	31.010
Zugänge	276	621	1.274	5	2.176
Umbuchungen	68	(27)	(41)	-	-
Abgänge	(38)	(336)	(324)	-	(698)
Sonstige Veränderungen ¹	(182)	(192)	52	(5)	(327)
Stand 31. Dezember 2008	7.139	13.495	11.509	18	32.161
Zugänge	289	725	1.422	-	2.436
Umbuchungen	3	(95)	92	-	-
Abgänge	(87)	(445)	(677)	-	(1.209)
Sonstige Veränderungen ¹	60	100	90	5	255
Stand 31. Dezember 2009	7.404	13.780	12.436	23	33.643
Buchwert zum 31. Dezember 2008	6.023	5.045	3.904	1.115	16.087
Buchwert zum 31. Dezember 2009	6.092	5.182	3.682	1.009	15.965

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert von insgesamt 350 (2008: 411) Mio. €, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge (sog. »Finance Leases«) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Geschäftsjahres betragen 72 (2008: 73; 2007: 61) Mio. €.

11. Vermietete Gegenstände

Die vermieteten Gegenstände haben sich wie folgt entwickelt:

in Millionen €	
Anschaffungs-/Herstellungskosten	
Stand 1. Januar 2008	25.629
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	10.158
Umbuchungen	-
Abgänge	(10.655)
Sonstige Veränderungen ¹	(204)
Stand 31. Dezember 2008	24.928
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	10.759
Umbuchungen	-
Abgänge	(11.162)
Sonstige Veränderungen ¹	(23)
Stand 31. Dezember 2009	24.502
Abschreibungen	
Stand 1. Januar 2008	5.991
Zugänge	3.553
Umbuchungen	-
Abgänge	(3.523)
Sonstige Veränderungen ¹	235
Stand 31. Dezember 2008	6.256
Zugänge	3.450
Umbuchungen	-
Abgänge	(3.723)
Sonstige Veränderungen ¹	(13)
Stand 31. Dezember 2009	5.970
Buchwert zum 31. Dezember 2008	18.672
Buchwert zum 31. Dezember 2009	18.532

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

In den Zugängen des Jahres 2009 sind bereits bestehende, bisher in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesene Leasingverträge mit einem Buchwert von 1,2 Mrd. € enthalten, die aufgrund einer veränderten Vereinbarung zur Übernahme von Restwertrisiken zwischen Daimler und unabhängigen Händlern als vermietete Gegenstände auszuweisen sind. Aus der geänderten Vereinbarung entstand ein Aufwand vor Steuern von 79 Mio. €, der auf das Segment Mercedes-Benz Cars entfällt.

Zum 31. Dezember 2009 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 643 Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt. Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 23).

Im Jahr 2008 wurden aufgrund niedrigerer erwarteter Restwerte von Leasingfahrzeugen Wertberichtigungen von 465 Mio. € vorgenommen, die in den Umsatzkosten erfasst und dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet wurden. Die Aufwendungen sind in obiger Tabelle in den Zugängen zu den Abschreibungen des Jahres 2008 enthalten.

Mindestleasingzahlungen. Die zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen sind wie folgt fällig:

	31. Dezember	
	2009	2008
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	3.550	3.682
zwischen einem und fünf Jahren	3.842	3.670
nach mehr als fünf Jahren	155	53
	7.547	7.405

12. At equity bewertete Finanzinvestitionen

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

	EADS	Chrysler	Tognum	Kamaz	Übrige ¹	Gesamt
in Millionen €						
31. Dezember 2009						
Höhe des Anteils (in %)	22,5	–	28,4	10,0	–	–
Börsenwert	2.583	–	433	105	–	–
At-equity-Buchwert	3.112	–	671	87	425	4.295
At-equity-Ergebnis (2009) ²	88	–	(9)	(7)	–	72
31. Dezember 2008						
Höhe des Anteils (in %)	22,5	19,9	28,4	10,0	–	–
Börsenwert	2.206	–	336	38	–	–
At-equity-Buchwert	2.886	–	706	98	559	4.249
At-equity-Ergebnis (2008) ²	307	(1.390)	(1)	–	86	(998)
2007						
At-equity-Ergebnis ²	1.465	(377)	–	–	(35)	1.053

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

² Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor. Die Ergebnisse der EADS der Jahre 2008 und 2007 enthalten auch realisierte Ergebnisse von 130 Mio. € und 1.452 Mio. € im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen. Im Jahr 2007 ergab sich in Bezug auf die EADS zudem ein unrealisierter Gewinn von 121 Mio. € aus der Marktbewertung von derivativen Sicherungsinstrumenten zur Kurssicherung von EADS-Anteilen, der im übrigen Finanzergebnis enthalten ist.

Die folgende Übersicht stellt die zusammengefassten IFRS-Abschlüsse der at equity bewerteten Finanzinvestitionen dar, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren:

	EADS	Chrysler	Tognum	Kamaz	Übrige ¹	Gesamt
in Millionen €						
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung²						
2009						
Umsatzerlöse	43.478	–	2.594	960	2.409	49.441
Konzernergebnis	711	–	101	(51)	18	779
2008						
Umsatzerlöse	40.659	48.442	3.094	2.646	2.647	97.488
Konzernergebnis	1.176	(6.541)	218	29	62	(5.056)
2007						
Umsatzerlöse	39.614	7.967	–	–	1.660	49.241
Konzernergebnis	(1)	(1.942)	–	–	(105)	(2.048)
Angaben zur Bilanz³						
2009						
Vermögenswerte	73.889	–	2.407	1.738	2.835	80.869
Eigenkapital	13.706	–	632	723	1.060	16.121
Schulden	60.183	–	1.775	1.015	1.775	64.748
2008						
Vermögenswerte	73.071	81.506	2.606	1.897	3.356	162.436
Eigenkapital	12.690	(3.430)	622	811	1.120	11.813
Schulden	60.381	84.936	1.984	1.086	2.236	150.623

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

² Die Angaben betreffen für EADS, Chrysler und Tognum grundsätzlich den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September. Für Kamaz betreffen die Angaben für das Jahr 2009 den Zeitraum 1. Januar bis 30. September und für das Jahr 2008 den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember. Für Chrysler betreffen die Angaben für das Jahr 2007 den Zeitraum vom 4. August bis 30. September, die Ergebnisse von Chrysler der Jahre 2008 und 2007 wurden jeweils angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal.

³ Die Angaben betreffen für EADS, Chrysler, Tognum und Kamaz grundsätzlich den Bilanzstichtag 30. September. Für das Jahr 2008 betreffen die Angaben für Kamaz den Bilanzstichtag 31. Dezember. Die Angaben für Chrysler wurden für das Jahr 2008 angepasst aufgrund wesentlicher Erhellungstatbestände im vierten Quartal.

EADS. Der Beteiligungsbuchwert an bzw. der Ergebnisanteil von der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS) wird in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzern-Vermögenswerten bzw. zum Konzern-EBIT ausgewiesen.

Am 7. Juli 2004 hat Daimler EADS-Anteile von rund 3% im Rahmen einer Wertpapierleihe an die Deutsche Bank AG verliehen. Die Wertpapierleihe war in verschiedene Tranchen unterteilt, deren Laufzeiten zwischen drei und vier Jahren betragen. Im Gegenzug erhielt Daimler eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot. In diesem Zusammenhang hat der Konzern zudem mehrere Optionsgeschäfte abgeschlossen, die das Recht beinhalteten, diese EADS-Anteile in der Zeit zwischen Oktober 2007 und Oktober 2008 zu einem fest vereinbarten Basispreis pro Aktie abzugeben. Die Gegenpartei hatte jedoch das Recht, an der Kursentwicklung ab einem bestimmten höheren Schwellenwert zu partizipieren, während sie gegen Kursrückgänge unter einen Mindestpreis pro Aktie abgesichert war. Im vierten Quartal 2007 begann der Konzern, seine Optionsrechte auszuüben, und übertrug in diesem Zeitraum rund 1% der EADS-Anteile endgültig an Dritte; hieraus entstand ein Ertrag vor Steuern von 35 Mio. €. Im Jahr 2008 hat der Konzern die restlichen Optionsrechte vollständig ausgeübt und damit weitere rund 2% der EADS-Anteile endgültig an Dritte übertragen; hieraus resultierte ein Ertrag vor Steuern von 130 Mio. €.

Am 4. April 2006 hat Daimler des Weiteren mit verschiedenen Finanzinstituten eine Derivatetransaktion über 7,5% der Anteile an der EADS abgeschlossen. Gleichzeitig hat Daimler an diese Finanzinstitute Aktien in Höhe dieses Anteils verliehen und im Gegenzug eine Sicherheitsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot erhalten. Im Januar 2007 hat der Konzern diese Derivatetransaktion abgewickelt und damit 7,5% der Anteile an der EADS übertragen; hieraus resultierten ein Mittelzufluss von 1.994 Mio. € sowie ein Ergebnis vor Steuern von 762 Mio. € (darin enthalten ist ein Gewinn aus der Realisierung der Derivate in Höhe von 49 Mio. €).

Als Folge der Transaktionen vom Juli 2004 und April 2006 verringerte sich die rechtliche Beteiligungsquote des Konzerns an der EADS auf 22,5%. Diese Transaktionen waren bis zur endgültigen Übertragung der EADS-Anteile (Abwicklung der Derivatetransaktion im Januar 2007 bezüglich des EADS-Anteils von 7,5% bzw. Ausübung der Optionen ab dem vierten Quartal 2007 bezüglich des EADS-Anteils von rund 3%) nicht als Veräußerungen zu werten; daher waren die EADS-Anteile, die diesen Transaktionen zugrunde lagen, bis zu den jeweiligen Veräußerungszeitpunkten weiterhin als Investment klassifiziert. Infolgedessen berücksichtigte Daimler die Ergebnisse von EADS nach der Equity-Methode mit einer Anteilsquote, die sich im Verlauf des Jahres 2008 von 24,9% auf 22,5% verringerte (2007: Verringerung der Anteilsquote im Jahresverlauf von 33% auf 24,9%).

Alle Derivatetransaktionen im Zusammenhang mit EADS-Anteilen wurden als derivative Finanzinstrumente bilanziert, und Veränderungen der Marktwerte wurden nach der erstmaligen Bewertung der Derivate bis zu den jeweiligen Realisierungszeitpunkten ergebniswirksam im übrigen Finanzergebnis berücksichtigt. Die Bewertung der Derivate führte im Jahr 2007 zu unrealisierten Gewinnen von 72 Mio. €.

Am 13. März 2007 hat eine Tochtergesellschaft von Daimler, die den 22,5%-Anteil an der EADS hält, Eigenkapitalanteile an Investoren für 1.554 Mio. € in bar ausgegeben. Dies führte im Jahr 2007 zu einem Ertrag vor Steuern von 704 Mio. €. Daimler hat ab dem 1. Juli 2010 das Wahlrecht, die neu ausgegebenen Eigenkapitalanteile in 7,5% der Anteile an EADS oder in einen Barausgleich zu tauschen, der dem Marktwert dieser EADS-Anteile zu diesem Zeitpunkt entspricht. Die Ausgabe der neuen Anteile führte nicht zu einer Reduzierung der Anteilsquote, mit der Daimler seine Beteiligung an der EADS im Konzernabschluss berücksichtigt. Infolge dieser Transaktion weist der Konzern in der Bilanz Minderheitsanteile aus, die den Anteil der Investoren an der konsolidierten Tochtergesellschaft darstellen, die die Eigenkapitalanteile ausgegeben hat. Dieser Minderheitsanteil spiegelt den 33%-Anteil der Investoren an den Netto-Vermögenswerten dieser Tochtergesellschaft wider.

Chrysler. Die Bewertung des 19,9%-Anteils an der Chrysler Holding nach der Equity-Methode führte im Jahr 2009 bis zur Abgabe dieser Anteile am 3. Juni 2009 zu keiner weiteren Ergebnisbelastung mehr, da sich die Buchwerte der Beteiligung sowie der gewährten nachrangigen Darlehen zum 31. Dezember 2008 auf Null reduzierten (siehe auch Anmerkung 2). Im Jahr 2008 wurden anteilige Verluste, die den Buchwert der Beteiligung überstiegen, als Verminderung der Forderungen erfasst, die im Zusammenhang mit den an Chrysler gewährten nachrangigen Darlehen standen. In den Equity-Ergebnissen der Jahre 2008 und 2007 sind wesentliche Erhellungstatbestände berücksichtigt, die zwischen dem mit einem Zeitversatz von drei Monaten einbezogenen Abschluss von Chrysler zum 30. September und dem Bilanzstichtag des Konzerns zum 31. Dezember stattgefunden haben. Diese betreffen im Jahr 2008 Aufwendungen, die bei Chrysler infolge zusätzlicher Restrukturierungsmaßnahmen entstanden; der Anteil des Konzerns an diesen Aufwendungen betrug 109 Mio. €. Im Jahr 2007 ergaben sich anteilige Aufwendungen von insgesamt 322 Mio. € als Folge von Restrukturierungsmaßnahmen und einer neuen Vereinbarung mit der US-amerikanischen Gewerkschaft UAW, die ohne Zeitversatz berücksichtigt wurden. Die Equity-Ergebnisse der Jahre 2008 und 2007 werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT ausgewiesen; der Beteiligungsbuchwert des Jahres 2007 ist in der Überleitung zu den Konzern-Vermögenswerten berücksichtigt.

Ansprüche auf weitere Zahlungen in Abhängigkeit von der zukünftigen Entwicklung von Restwerten von Leasingfahrzeugen, die der Konzern im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler zurückbehalten hatte, wurden im Jahr 2008 angesichts einer voraussichtlich dauerhaften Wertminderung erfolgswirksam abgeschrieben. Aufgrund der erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten von Chrysler im vierten Quartal 2008 wurden zudem die Buchwerte von Darlehen und Forderungen gegenüber Chrysler sowie einiger anderer Vermögenswerte wertberichtigt. Die aus den Wertberichtigungen resultierenden Aufwendungen betragen im Jahr 2008 insgesamt 1,8 Mrd. € und sind überwiegend im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen. In der Segmentberichterstattung sind diese Aufwendungen Bestandteil der Überleitung zum Konzern-EBIT.

Tognum. Der Beteiligungsbuchwert bzw. die Ergebnisse sind in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzern-Vermögenswerten bzw. zum Konzern-EBIT enthalten.

Kamaz. Im Dezember 2008 hat der Konzern im Rahmen einer strategischen Partnerschaft einen Anteil von 10% an dem russischen Nutzfahrzeughersteller Kamaz OAO (Kamaz) erworben. Aufgrund vereinbarter Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat sowie umfangreicher vertraglicher Rechte als Minderheitsaktionär kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Kamaz ausüben. Infolgedessen bezieht der Konzern die Beteiligung an Kamaz nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Beteiligungsbuchwert und der Ergebnisanteil sind dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

13. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	11.835	20.772	32.607	11.533	21.759	33.292
Händler	4.808	1.001	5.809	6.087	1.054	7.141
Übrige	125	1.105	1.230	95	2.793	2.888
Buchwert (brutto)	16.768	22.878	39.646	17.715	25.606	43.321
Wertberichtigungen	(540)	(628)	(1.168)	(331)	(603)	(934)
Buchwert (netto)	16.228	22.250	38.478	17.384	25.003	42.387

Forderungstypen. Forderungen gegen Endkunden enthalten Forderungen aus Finanzierungs- und Leasingverträgen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von Daimler bezogen haben.

Forderungen gegen Händler stellen Darlehensforderungen dar, die aus der Bestandsfinanzierung der von Daimler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (z. B. Verkaufsräume).

Die übrigen Forderungen betreffen nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten, die nicht das Automobilgeschäft betreffen.

Im Jahr 2009 wurde eine Vereinbarung zur Übernahme von Restwertrisiken zwischen Daimler und unabhängigen Händlern geändert, die auch bereits bestehende, bisher als Finance Leases bilanzierte Leasingverträge mit Endkunden betrifft. Aufgrund dieser Änderung war eine neue Klassifizierung der betroffenen Verträge mit einem Buchwert von 1,2 Mrd. € als Operating Leases vorzunehmen, die innerhalb der Vermieteten Gegenstände abzubilden sind.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Wertberichtigungen. Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen entwickelten sich wie folgt:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Stand zum 1. Januar	934	594	924
Zuführungen	850	712	457
Inanspruchnahmen	(446)	(237)	(321)
Auflösungen	(165)	(131)	(153)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	-	-	(310)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	(5)	(4)	(3)
Stand zum 31. Dezember	1.168	934	594

Der Gesamtaufwand der Periode aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen betrug 853 (2008: 730; 2007: 487) Mio. €.

Die Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2009				31. Dezember 2008			
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	4.650	7.114	1.869	13.633	5.153	9.825	3.824	18.802
Nicht garantierte Restbuchwerte	193	322	147	662	122	331	260	713
Bruttoinvestition	4.843	7.436	2.016	14.295	5.275	10.156	4.084	19.515
Nicht realisierter Finanzertrag	(621)	(1.168)	(334)	(2.123)	(730)	(1.626)	(1.325)	(3.681)
Buchwert (brutto)	4.222	6.268	1.682	12.172	4.545	8.530	2.759	15.834
Wertberichtigungen	(191)	(284)	(6)	(481)	(135)	(393)	(4)	(532)
Buchwert (netto)	4.031	5.984	1.676	11.691	4.410	8.137	2.755	15.302

Kreditrisiken. Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken:

	2009	31. Dezember 2008
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	35.270	39.027
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtigt sind		
weniger als 30 Tage	1.219	1.458
30 bis 59 Tage	442	443
60 bis 89 Tage	121	127
90 bis 119 Tage	78	59
120 Tage oder mehr	184	127
Gesamt	2.044	2.214
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.164	1.146
Buchwert (netto)	38.478	42.387

Um die Kreditrisiken der überfälligen, nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2009 betragen die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, bei denen die Vertragsbedingungen neu verhandelt wurden und die ansonsten wertberichtigt oder überfällig wären, 135 (2008: 222) Mio. €.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 30 enthalten.

Finanzierungsleasing. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing umfassen Sales-Type-Leasingverträge mit Endkunden, die ihr Fahrzeug direkt von Daimler gekauft haben, sowie Direct-Financing-Leasingverträge mit Endkunden, welche die Fahrzeuge über einen unabhängigen Händler erhalten haben. Darüber hinaus sind Leveraged-Lease-Verträge enthalten, die nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte betreffen.

Leveraged Leases. In den oben genannten Werten sind auch Leveraged-Lease-Verträge enthalten, die abzüglich der dazugehörigen Fremdfinanzierung erfasst werden. Die Umsatzrealisierung erfolgt nach der Effektivzinsmethode unter Verwendung der Zinssätze, die den Zahlungsströmen der Investitionen zugrunde liegen.

Im Jahr 2009 wurden eine Reihe von Vermögenswerten aus Leveraged-Lease-Verträgen verkauft. Im Rahmen des Verkaufs wurden die entsprechenden Leasingverträge vorzeitig beendet (siehe Anmerkung 2). Darüber hinaus werden Vermögenswerte aus Leveraged-Lease-Verträgen mit einem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten von 310 Mio. € als zur Veräußerung bestimmt ausgewiesen (siehe Anmerkung 18).

Die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen verbliebenen Leveraged Leases bestehen aus Investments in Kläranlagen und Schienenfahrzeuge mit vertraglichen Fälligkeiten zwischen 30 bis 32 Jahren. Zum 31. Dezember 2009 betragen die Buchwerte dieser Vermögenswerte 169 (2008: 1.304) Mio. €.

Daimler weist in den Umsatzerlösen ein Ergebnis von 5 (2008: 36; 2007: 38) Mio. € aus diesen Vereinbarungen aus.

Forderungsverkäufe. In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und vom Liquiditätsbedarf veräußert Daimler bestimmte Umsätze von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden und Händler an Dritte (z. B. Zweckgesellschaften). Daimler prüft vor einer Ausbuchung dieser Forderungen, ob die im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen die Kriterien zur Ausbuchung nach den anzuwendenden Vorschriften erfüllen; werden die Kriterien nicht erfüllt, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Forderungsverkäufe, welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum 31. Dezember 2009 zu einem Buchwert an Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 1.006 (2008: 697) Mio. €; die damit verbundenen Chancen und Risiken entsprechen im Wesentlichen denen der nicht veräußerten Forderungen. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit den übertragenen und nicht ausgebuchten Forderungen im Zusammenhang stehen, ergeben sich aus Anmerkung 23.

14. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich aus den folgenden Klassen zusammen:

in Millionen €	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	5.118	2.308	7.426	711	847	1.558
Davon Eigenkapitalanteile	-	1.084	1.084	-	744	744
Davon Fremdkapitalanteile	5.118	1.224	6.342	711	103	814
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	474	600	1.074	1.105	879	1.984
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	504	714	1.218	1.233	1.132	2.365
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.364	395	1.759	1.669	420	2.089
	7.460	4.017	11.477	4.718	3.278	7.996

Von den übrigen finanziellen Vermögenswerten werden 6.342 (2008: 1.091) Mio. € in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen. Hierbei handelt es sich überwiegend um Schuldtitel.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Die Eigenkapitalanteile setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember	
	2009	2008
in Millionen €		
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalanteile	385	193
Zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile	699	551
	1.084	744

Im Berichtsjahr wurden zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile mit einem Buchwert in Höhe von 8 (2008: 35; 2007: 5) Mio. € veräußert. Der dabei realisierte Verlust belief sich auf 7 (2008: Gewinn von 12; 2007: Gewinn von 90) Mio. €. Für die zum 31. Dezember 2009 ausgewiesenen Anteile bestand keine Veräußerungsabsicht.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen folgende Positionen:

	31. Dezember	
	2009	2008
in Millionen €		
Handelspapiere	-	277
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.218	2.088
	1.218	2.365

Derivative Finanzinstrumente. Erläuterungen zu derivativen Finanzinstrumenten erfolgen in Anmerkung 29.

15. Übrige Vermögenswerte

Die übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	584	176	760	411	268	679
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	989	20	1.009	1.241	14	1.255
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	-	122	122	-	119	119
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	385	14	399	404	34	438
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	225	52	277	289	61	350
Übrige	169	112	281	226	110	336
	2.352	496	2.848	2.571	606	3.177

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

16. Vorräte

	2009	31. Dezember 2008
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.517	1.725
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	1.626	1.880
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	9.666	13.066
Geleistete Anzahlungen	36	134
	12.845	16.805

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2009 auf 299 (2008: 245; 2007: 111) Mio. €. Die Wertaufholungen betragen 7 (2008: 5; 2007: 12) Mio. €. Von den am 31. Dezember 2009 ausgewiesenen Vorräten wurden 1.482 (2008: 1.894) Mio. € zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betragen 634 (2008: 583) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Aufgrund der Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurde dem Daimler Pension Trust e.V. der in den Vorräten enthaltene Bestand an Geschäftsfahrzeugen der Daimler AG in Höhe von 457 (2008: 464) Mio. € sicherungsübereignet.

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert in Höhe von 136 (2008: 102) Mio. € enthalten. Diese Vermögenswerte werden im Rahmen des normalen Geschäftszyklus verwertet.

17. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	2009	31. Dezember 2008
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	5.675	7.619
Wertberichtigungen	(390)	(620)
Buchwert (netto)	5.285	6.999

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen 8 (2008: 26) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Wertberichtigungen. Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entwickelten sich wie folgt:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Stand zum 1. Januar	620	377	476
Netto-Zuführungen	50	280	12
Inanspruchnahmen	(281)	(42)	(78)
Abgang der Chrysler-Aktivitäten	-	-	(22)
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	1	5	(11)
Stand zum 31. Dezember	390	620	377

Der Gesamtaufwand der Periode aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrug 186 (2008: 282; 2007: 126) Mio. €.

Kreditrisiken. Die folgende Tabelle gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken:

	2009	31. Dezember 2008
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	3.026	4.162
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtigt sind		
weniger als 30 Tage	512	660
30 bis 59 Tage	110	174
60 bis 89 Tage	62	62
90 bis 119 Tage	34	54
120 Tage und mehr	394	226
Gesamt	1.112	1.176
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.147	1.661
Buchwert (netto)	5.285	6.999

Um die Kreditrisiken der überfälligen, nicht einzelwertberechtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenebene berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2009 betragen die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, bei denen die Vertragsbedingungen neu verhandelt wurden und die ansonsten wertberichtigt oder überfällig wären, 14 (2008: 73) Mio. €.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 30 enthalten.

Forderungsverkäufe. In Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und vom Liquiditätsbedarf veräußert Daimler bestimmte Umsätze von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an Dritte. Daimler prüft vor einer Ausbuchung dieser Forderungen, ob die im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen die Kriterien zur Ausbuchung nach den anzuwendenden Vorschriften erfüllen; werden die Kriterien nicht erfüllt, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Verkaufte Forderungen, die die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum 31. Dezember 2009 zu einem Buchwert an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 38 (2008: 67) Mio. €. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit nicht ausgebuchten Forderungsverkäufen im Zusammenhang stehen, ergeben sich aus Anmerkung 23.

18. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte aus nicht fahrzeugbezogenen Leasingportfolios

In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2009 sind nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte mit einem Buchwert von 310 Mio. € separat als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen; diese Vermögenswerte sind Gegenstand von Leveraged-Lease-Verträgen. Der überwiegende Teil dieser Vermögenswerte wurde in den ersten beiden Monaten des Jahres 2010 veräußert. Bis zur Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte waren die Leveraged-Lease-Verträge in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkungen 2 und 13.

19. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals. Das gezeichnete Kapital ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung.

	2009	2008
in Millionen Aktien		
In Umlauf befindliche Aktien am 1. Januar	927	1.014
Im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms zurückgekauft und nicht eingezogene Aktien (Vorjahre)	37	-
Ausgegebene Aktien am 1. Januar	964	1.014
Schaffung neuer Aktien durch Ausübung von Optionsrechten aus Stock-Option-Plänen	1	-
Im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms zurückgekauft und eingezogene Aktien	-	(50)
Schaffung neuer Aktien durch Kapitalerhöhung	96	-
Ausgegebene Aktien am 31. Dezember	1.061	964
Im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms zurückgekauft und noch nicht eingezogene Aktien	(37)	(37)
In Umlauf befindliche Aktien am 31. Dezember	1.024	927

Eigene Anteile. Im Jahr 2009 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen Daimler-Aktien weder erworben noch an Mitarbeiter ausgegeben. Im Jahr 2008 wurden 1,5 (2007: 0,5) Mio. Daimler-Aktien erworben und an die Mitarbeiter ausgegeben.

Aktienrückkaufprogramm. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 4. April 2007 wurde die Daimler AG ermächtigt, bis zum 4. Oktober 2008 für bestimmte vordefinierte Zwecke, u. a. zum Zwecke der Einziehung und zum Zwecke der Bedienung des Stock-Option-Programms, eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 267 Mio. € – das sind knapp 10% des damaligen Grundkapitals – zu erwerben. Auf Basis dieser Ermächtigung wurde im Zeitraum zwischen dem 30. August 2007 und dem 28. März 2008 insgesamt 99,8 Mio. Aktien (davon 49,8 Mio. Aktien nach dem 31. Dezember 2007 im Zeitraum vom 14. Februar 2008 bis zum 28. März 2008) mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital zum Zeitpunkt des Hauptversammlungsbeschlusses 2007 von insgesamt 267 Mio. €, entsprechend insgesamt 10%, erworben. Der Gesamtkaufpreis belief sich auf 6.197 Mio. € (davon 2.717 Mio. € für die nach dem 31. Dezember 2007 erworbenen Aktien). Durch die Einziehung von 49,8 Mio. erworbenen eigenen Aktien ohne Kapitalherabsetzung mit Wirkung zum Ablauf des 3. April 2008 hat sich der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital von rund 2,73 € auf rund 2,87 € erhöht.

Am 9. April 2008 hat die Hauptversammlung die Daimler AG ermächtigt, bis zum 9. Oktober 2009 für bestimmte Zwecke, u. a. zum Zwecke der Einziehung und zum Zwecke der Bedienung des Stock-Option-Programms, bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals von 2.766 Mio. € zu erwerben. Im Zeitraum vom 18. Juni 2008 bis zum 23. Oktober 2008 hat die Daimler AG durch Rückerwerb von insgesamt 37,3 Mio. Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital zum Zeitpunkt des Hauptversammlungsbeschlusses von rund 107 Mio. €, entsprechend rund 3,87%, zum Gesamtkaufpreis von 1.449 Mio. € von der erneuten Ermächtigung der Hauptversammlung teilweise Gebrauch gemacht. Im Jahr 2008 wurden 0,2 Mio. eigene Aktien zur Bedienung von Ausübungen unter dem Stock-Option-Programm verwendet.

Soweit von der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 9. April 2008 zum Erwerb eigener Aktien noch kein Gebrauch gemacht war, wurde sie mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. April 2009 aufgehoben. Gleichzeitig wurde Daimler erneut ermächtigt, bis zum 8. Oktober 2010 für bestimmte vordefinierte Zwecke, unter anderem zum Zwecke der Einziehung und der Bedienung des Stock-Option-Programms, bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

Durch letztinstanzliche Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom November 2009 wurde das im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag der ehemaligen Daimler-Benz AG mit der AEG AG aus dem Jahr 1988 vorgesehene Abfindungsverhältnis von 5 AEG-Aktien für eine Daimler-Benz-Aktie auf 2,9 zu 1 angepasst. Dementsprechend wurde auch die im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag festgelegte Ausgleichszahlung für entgangene AEG-Dividende von 20% auf 34,5% der jeweiligen Daimler-Dividende erhöht. Aus dieser Entscheidung ergibt sich für die Daimler AG aus heutiger Sicht eine Verpflichtung zur Lieferung von maximal rund 4,3 Mio. Daimler-Aktien und zur Zahlung von maximal rund 150 Mio. € in bar. Zum Ausgleich dieser Verpflichtungen beabsichtigt Daimler, einen Teil der im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms 2008 zurückerworbenen Aktien zu verwenden.

Zum 31. Dezember 2009 befinden sich noch 37,1 Mio. Aktien, die bereits auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 9. April 2008 erworben worden waren, im Bestand der Daimler AG.

Genehmigtes Kapital. Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 9. April 2008 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG in der Zeit bis zum 8. April 2013 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bareinlage um bis zu 500 Mio. € sowie durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Sacheinlage um bis zu 500 Mio. € zu erhöhen (Genehmigte Kapitalia I und II). Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen. Unter teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 22. März 2009 beschlossen, das Grundkapital der Daimler AG von rund 2.768 Mio. € um einen Betrag von rund 276 Mio. € auf rund 3.044 Mio. € gegen Bareinlage unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre durch Ausgabe von rund 96,4 Mio. neuen auf den Namen lautenden Stückaktien zu einem Ausgabepreis von je 20,27 € an die Semare Beteiligungsverwaltungsgesellschaft mbH zu erhöhen. Die Semare Beteiligungsverwaltungsgesellschaft mbH ist eine mittelbare Tochtergesellschaft der Aabar Investments PJSC, Abu Dhabi (Aabar). Die Kapitalerhöhung wurde mit Eintragung im Handelsregister am 24. März 2009 wirksam. Angefallene Transaktionskosten von 7 Mio. € (nach Steuern) wurden mit der Kapitalrücklage verrechnet. Die neuen Aktien sind erstmals für das am 1. Januar 2009 begonnene Geschäftsjahr dividendenberechtigt.

Die Hauptversammlung vom 8. April 2009 hat den Vorstand erneut ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 7. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1.000 Mio. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2009). Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen. In diesem Zusammenhang hat die Hauptversammlung ferner beschlossen, die im Jahr 2008 genehmigten Kapitalia I und II für die Zeit ab Wirksamwerden des neu geschaffenen Genehmigten Kapitals 2009 aufzuheben, soweit zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Aufhebung noch nicht von ihnen Gebrauch gemacht worden war. Das neu geschaffene Genehmigte Kapital 2009 und die Aufhebung der restlichen Genehmigten Kapitalia I und II wurden mit Eintragung im Handelsregister am 5. Juni 2009 wirksam.

Bedingtes Kapital. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 6. April 2005 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 5. April 2010 auf den Inhaber und/oder Namen lautende Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 15 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 20 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu 300 Mio. €, nach Maßgabe der festgelegten Bedingungen, zu gewähren. Von dieser Ermächtigung wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Stock-Option-Pläne. Zum 31. Dezember 2009 waren 22 Mio. Optionen mit einem Nennwert von 64 Mio. € aus den Stock-Option-Plänen noch nicht ausgeübt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Veränderungen der übrigen Rücklagen:

	Vor Steuern	Steuern	2009 Nach Steuern	Vor Steuern	Steuern	2008 Nach Steuern	Vor Steuern	Steuern	2007 Nach Steuern
in Millionen €									
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus der Währungsumrechnung	267	-	267	(32)	-	(32)	(790)	-	(790)
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte									
Unrealisierte Gewinne/(Verluste)	255	(8)	247	(287)	13	(274)	(93)	14	(79)
Umgliederungen von realisierten (Gewinnen)/Verlusten	-	-	-	-	-	-	(6)	2	(4)
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	255	(8)	247	(287)	13	(274)	(99)	16	(83)
Derivative Finanzinstrumente									
Unrealisierte Gewinne/(Verluste)	(17)	54	37	473	(114)	359	1.215	(389)	826
Umgliederungen von realisierten (Gewinnen)/Verlusten	(414)	69	(345)	(542)	129	(413)	(533)	212	(321)
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus derivativen Finanzinstrumenten	(431)	123	(308)	(69)	15	(54)	682	(177)	505
At Equity bewertete Finanzinvestitionen									
Unrealisierte Gewinne/(Verluste)	441	(116)	325	(263)	83	(180)	645	(153)	492
Umgliederungen von realisierten (Gewinnen)/Verlusten	(191)	61	(130)	(361)	129	(232)	(1.382)	465	(917)
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus at Equity bewerteten Finanzinvestitionen	250	(55)	195	(624)	212	(412)	(737)	312	(425)
Sonstiges Ergebnis	341	60	401	(1.012)	240	(772)	(944)	151	(793)

Im Jahr 2009 sind in der Zeile »Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen« die folgenden Komponenten enthalten (nur Anteil der auf Aktionäre der Daimler AG entfallenden Werte): unrealisierte Gewinne aus der Währungsumrechnung vor Steuern und nach Steuern von 31 (2008: unrealisierte Verluste vor Steuern und nach Steuern von 18; 2007: unrealisierte Verluste vor Steuern und nach Steuern von 22) Mio. €, unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten vor Steuern von 28 und nach Steuern von 26 (2008: unrealisierte Gewinne vor Steuern von 35 und nach Steuern von 37; 2007: unrealisierte Verluste vor Steuern von 148 und nach Steuern von 144) Mio. € und unrealisierte Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten vor Steuern von 42 und nach Steuern von 27 (2008: unrealisierte Verluste vor Steuern von 530 und nach Steuern von 358; 2007: unrealisierte Verluste vor Steuern von 650 und nach Steuern von 342) Mio. € enthalten.

Von den Veränderungen der übrigen Rücklagen entfallen auf die Minderheitsanteile:

	Vor Steuern	Steuern	2009 Nach Steuern	Vor Steuern	Steuern	2008 Nach Steuern	Vor Steuern	Steuern	2007 Nach Steuern
in Millionen €									
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus der Währungsumrechnung	(7)	-	(7)	43	-	43	(12)	-	(12)
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-	-	-	(2)	1	(1)	(3)	1	(2)
Unrealisierte Gewinne/(Verluste) aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen	148	(38)	110	(111)	38	(73)	83	-	83
Sonstiges Ergebnis	141	(38)	103	(70)	39	(31)	68	1	69

20. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2009 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2006 bis 2009 und die Stock-Option-Pläne (SOP). Der Stock-Appreciation-Rights-Plan (SAR) aus den Vorjahren ist zum 24. Februar 2009 ausgelaufen und führte im Jahr 2009 zu keinem Ergebniseffekt. Die in den Jahren 2003 und 2004 gewährten Stock Options werden als aktienorientierte Vergütungsformen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Planaufgabe angesetzt. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet.

Die PPSP werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2005 wurde planmäßig im ersten Quartal 2009 ausbezahlt.

Im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung ergaben sich in den Gewinn- und Verlustrechnungen sowie in den Bilanzen folgende Effekte (ohne Berücksichtigung von Ertragsteuern):

	Gewinn- und Verlustrechnung Aufwand / (Ertrag)			Rückstellung 31. Dezember	
	2009	2008	2007	2009	2008
in Millionen €					
PPSP	31	(75)	161	72	73
MTI	-	-	4	-	-
SAR	-	(8)	39	-	-
SOP	1	(18)	24	-	-
	32	(101)	228	72	73

Aufwendungen/(Erträge) in der Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven und ehemaligen Mitgliedern des Vorstands:

	2009	Dr. Dieter Zetsche 2008	2007	2009	2008	Wilfried Porth 2007	2009	2008	Andreas Renschler 2007
in Millionen €									
PPSP	1,7	(2,7)	5,1	0,3	-	-	0,7	(1,4)	2,6
SAR	-	(0,2)	0,1	-	-	-	-	-	-
SOP	0,1	(4,5)	3,0	-	-	-	-	-	-

	2009	2008	Bodo Uebber 2007	2009	2008	Dr. Thomas Weber 2007
in Millionen €						
PPSP	0,8	(1,5)	2,7	0,7	(1,3)	2,5
SAR	-	-	-	-	-	-
SOP	0,1	(1,8)	1,2	0,1	(1,8)	1,2

	2009	2008	Günther Fleig 2007	2009	2008	Dr. Rüdiger Grube 2007	2009	2008	Thomas W. LaSorda 2007
in Millionen €									
PPSP	-	(1,3)	2,5	-	(1,4)	2,5	-	-	0,9
SAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SOP	-	(2,3)	1,5	-	(2,3)	1,5	-	-	-

	2009	2008	Eric R. Ridenour 2007	2009	2008	Thomas W. Sidlik 2007
in Millionen €						
PPSP	-	-	0,6	-	-	0,8
SAR	-	-	-	-	-	0,1
SOP	-	-	-	-	-	1,5

Die Angaben in der Tabelle stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand bzw. Ertrag. Angaben über die Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2009 sind im Vergütungsbericht auf den Seiten 156 f. dargestellt.

Performance-Phantom-Share-Pläne. Im Jahr 2009 hat der Konzern, ebenso wie in den Jahren 2005 bis 2008, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Der Auszahlungsbetrag ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) verdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit).

Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet sind.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro verdientem Phantom Share vom Kurs der Daimler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler-Aktie den beizulegenden Zeitwert pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

Stock-Option-Pläne. Im April 2000 hatte die Hauptversammlung den Daimler Stock-Option-Plänen (SOP) zugestimmt. Diese Pläne sahen vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock Options zum Bezug von Daimler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieser Pläne gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je Daimler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der Daimler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags. Aus diesen Plänen wurden letztmalig 2004 neue Stock Options gewährt.

Die Basisdaten des SOP (in Mio. Stück) stellen sich wie folgt dar:

Option gewährt im Jahr	Referenzpreis	Ausübungspreis	Gewährte Optionen	Bestehende Optionen 31. Dezember 2009	Ausübbar Optionen
2000	62,30 €	74,76 €	15,2	5,2	5,2
2001	55,80 €	66,96 €	18,7	5,2	5,2
2002	42,93 €	51,52 €	20,0	4,2	4,2
2003	28,67 €	34,40 €	20,5	2,9	2,9
2004	36,31 €	43,57 €	18,0	4,9	4,9

Im Falle von Ausübungen hat Daimler bisher im Wesentlichen neue Aktien ausgegeben.

Chrysler-Mitarbeiter sind weiterhin berechtigt, im Rahmen der Planbedingungen ihre verdienten Rechte auszuüben. Die Planbedingungen sehen für aktive Mitarbeiter die Ausübungsmöglichkeit innerhalb eines Jahres nach Ausscheiden aus dem Konzern vor. Die Ausübungsmöglichkeit für am 3. August 2007 aktive Chrysler-Mitarbeiter ist am 3. August 2008 ausgelaufen; die bis dahin noch nicht ausgeübten Rechte sind verfallen. Inaktive Mitarbeiter können bis maximal fünf Jahre nach Ausscheiden aus dem Konzern ihre Rechte ausüben. Ausübungen und die damit gegebenenfalls verbundene Ausgabe neuer Aktien können analog zu Ausübungen von noch im Konzern beschäftigten Mitarbeitern zu einer Kapitalerhöhung führen. Zum 31. Dezember 2009 entfielen auf die inaktiven Chrysler-Mitarbeiter noch 1,8 Mio. ausübbar Rechte.

Mit der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten stellen die an Chrysler-Mitarbeiter gewährten Rechte keine Verpflichtung aus aktienorientierter Vergütung mehr dar. Für die zum 31. Dezember 2009 noch nicht ausbezahlten Rechte wurde eine Rückstellung gebildet.

Die Optionen, die im Jahr 2004 an den Vorstand gewährt wurden und für die der Präsidialausschuss – entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten kann, werden mit dem inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet.

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options:

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	24,3	56,61	29,1	57,66	67,1	56,00
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	(0,2)	34,40	(0,6)	39,11	(35,7)	53,89
Abgänge/Verfallen	(1,7)	60,15	(4,2)	66,75	(2,3)	67,97
Noch bestehend am Jahresende	22,4	56,57	24,3	56,61	29,1	57,66
Ausübbar am Jahresende	22,4	56,57	24,3	56,61	29,1	57,66

Der gewichtete durchschnittliche Kurs der Daimler-Aktie bei Ausübung lag bei 35,07 (2008: 45,86; 2007: 65,69) €.

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options von aktiven Mitgliedern des Vorstands:

Dr. Dieter Zetsche						
	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	1,0	52,99	1,0	52,99	1,0	52,99
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	1,0	52,99	1,0	52,99	1,0	52,99
Ausübbar am Jahresende	1,0	52,99	1,0	52,99	1,0	52,99
Gewichtete Restlaufzeit		2,0 Jahre		3,0 Jahre		4,0 Jahre

Wilfried Porth						
	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang ¹	.	65,40	-	-	-	-
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende ¹	.	65,40	-	-	-	-
Ausübbar am Jahresende ¹	.	65,40	-	-	-	-
Gewichtete Restlaufzeit		1,0 Jahre		-		-

¹ Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt kein Ausweis im Jahr 2009.

Andreas Renschler

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,2	51,88	0,2	51,88	0,2	51,88
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	0,2	51,88	0,2	51,88	0,2	51,88
Ausübbar am Jahresende	0,2	51,88	0,2	51,88	0,2	51,88
Gewichtete Restlaufzeit		2,2 Jahre		3,2 Jahre		4,2 Jahre

Bodo Uebber

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,1	49,51	0,1	49,51	0,1	49,51
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	0,1	49,51	0,1	49,51	0,1	49,51
Ausübbar am Jahresende	0,1	49,51	0,1	49,51	0,1	49,51
Gewichtete Restlaufzeit		2,8 Jahre		3,8 Jahre		4,8 Jahre

Dr. Thomas Weber

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,2	43,61	0,2	43,61	0,2	43,61
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	0,2	43,61	0,2	43,61	0,2	43,61
Ausübbar am Jahresende	0,2	43,61	0,2	43,61	0,2	43,61
Gewichtete Restlaufzeit		2,8 Jahre		3,8 Jahre		4,8 Jahre

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options von ehemaligen Mitgliedern des Vorstands:

Günther Fleig

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	-	-	0,6	53,88	0,6	53,88
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	-	-	0,6	53,88	0,6	53,88
Ausübbar am Jahresende	-	-	0,6	53,88	0,6	53,88
Gewichtete Restlaufzeit				2,9 Jahre		3,9 Jahre

Dr. Rüdiger Grube

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	-	-	0,4	45,66	0,4	45,66
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	-	-	0,4	45,66	0,4	45,66
Ausübbar am Jahresende	-	-	0,4	45,66	0,4	45,66
Gewichtete Restlaufzeit				3,6 Jahre		4,6 Jahre

Thomas W. LaSorda

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	-	-	-	-	0,2	55,00
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am 3. August 2007	-	-	-	-	0,2	55,00
Ausübbar am 3. August 2007	-	-	-	-	0,2	55,00
Gewichtete Restlaufzeit				-		3,9 Jahre

Eric R. Ridenour

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	-	-	-	-	0,1	50,62
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am 3. August 2007	-	-	-	-	0,1	50,62
Ausübbar am 3. August 2007	-	-	-	-	0,1	50,62
Gewichtete Restlaufzeit						4,3 Jahre

Thomas W. Sidlik

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2009 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2008 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	2007 Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	-	-	-	-	0,6	56,54
Gewährte Optionen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-	-	-
Noch bestehend am 3. August 2007	-	-	-	-	0,6	56,54
Ausübbar am 3. August 2007	-	-	-	-	0,6	56,54
Gewichtete Restlaufzeit						3,6 Jahre

Bei den Angaben in der Tabelle ist zu berücksichtigen, dass Vorteile aus den Optionsplänen nur entstehen, wenn der Kurs der Daimler-Aktie die für jeden Plan individuell festgelegte Hürde übersteigt und der Optionsinhaber eine Ausübung veranlasst. Dabei kommt als variable Vergütung ausschließlich die Differenz zwischen Referenz- und Ausübungspreis des jeweiligen Optionsplanes zur Auszahlung. Der hier aufgeführte durchschnittliche Ausübungspreis ist dagegen eine rein statistische Größe, die sich aus dem gewichteten Durchschnitt der in der Tabelle zu den Basisdaten des SOP dargestellten Ausübungspreise ergibt. Die angegebene Summe der Rechte ergibt sich aus der Addition der in der Anzahl unterschiedlichen Optionsgewährungen der Jahre 2000 bis 2004.

21. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

	31. Dezember	
	2009	2008
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	3.148	3.282
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	924	848
Übrige Pensionsverpflichtungen	10	10
	4.082	4.140

Leistungsorientierte Pensionspläne

Bei Daimler haben fast alle Mitarbeiter Pensionszusagen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind. Die Leistungsansprüche sind großteils durch Vermögen in Pensionsfonds abgedeckt. Der überwiegende Anteil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert seit dem Jahr 2008 auf Kapitalbausteinen, die sich die Mitarbeiter für jedes Beschäftigungsjahr erwerben. Die Höhe der in einem Jahr erworbenen Kapitalbausteine ist abhängig vom Einkommen der Mitarbeiter und von ihrem jeweiligen Alter.

Finanzierungsstatus. Die nachfolgend dargestellten Informationen über die Pensionspläne von Daimler sind unterteilt in inländische und ausländische Pensionspläne. Die ausländischen Pensionspläne betreffen in den Jahren 2006 und 2005 hauptsächlich Pensionspläne in den USA, da in diesen Jahren noch die Pläne von Chrysler enthalten sind. Infolge der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten ergab sich im Jahr 2007 eine deutliche Reduzierung der Barwerte der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen bzw. der Zeitwerte der Planvermögen.

Der Finanzierungsstatus entwickelte sich seit dem Jahr 2005 wie folgt:

	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008			31. Dezember 2007		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €									
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	16.529	14.183	2.346	15.044	12.780	2.264	15.686	13.539	2.147
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	10.624	9.197	1.427	10.110	8.796	1.314	13.774	12.073	1.701
Finanzierungsstatus Unterdeckung/(Überdeckung)	5.905	4.986	919	4.934	3.984	950	1.912	1.466	446

	31. Dezember 2006			31. Dezember 2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	37.466	14.728	22.738	41.514	15.163	26.351
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	35.176	11.542	23.634	34.348	10.590	23.758
Finanzierungsstatus Unterdeckung/(Überdeckung)	2.290	3.186	(896)	7.166	4.573	2.593

In der folgenden Tabelle wird der Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz enthaltenen Beträgen übergeleitet:

	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Finanzierungsstatus	5.905	4.986	919	4.934	3.984	950
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten versicherungsmathematischen Verluste	(2.795)	(2.465)	(330)	(1.677)	(1.347)	(330)
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen	(1)	-	(1)	(1)	-	(1)
Bilanzbetrag (Saldo)	3.109	2.521	588	3.256	2.637	619
Davon in: Übrige Vermögenswerte	(39)	-	(39)	(26)	-	(26)
Davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.148	2.521	627	3.282	2.637	645

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und der beizulegende Zeitwert der Planvermögen haben sich wie folgt entwickelt:

	2009			2008		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 1. Januar	15.044	12.780	2.264	15.686	13.539	2.147
Laufender Dienstzeitaufwand	295	226	69	348	272	76
Zinsaufwand	847	734	113	824	715	109
Beiträge der Teilnehmer des Plans	57	54	3	142	140	2
Versicherungsmathematische (Gewinne)/Verluste	1.134	1.015	119	(1.143)	(1.150)	7
Nachzuerrechnende Dienstzeitaufwendungen/(-erträge)	4	-	4	(109)	(121)	12
Plankürzungen	-	-	-	(9)	-	(9)
Planabgeltungen	(101)	-	(101)	(89)	(1)	(88)
Geleistete Pensionszahlungen	(733)	(626)	(107)	(682)	(614)	(68)
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	(18)	-	(18)	76	-	76
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	16.529	14.183	2.346	15.044	12.780	2.264
Davon mit Planvermögen	15.300	13.058	2.242	13.911	11.747	2.164
Davon ohne Planvermögen	1.229	1.125	104	1.133	1.033	100
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	10.110	8.796	1.314	13.774	12.073	1.701
Erwartete Erträge aus Planvermögen	660	568	92	901	782	119
Versicherungsmathematische Gewinne/(Verluste)	(32)	(116)	84	(3.970)	(3.520)	(450)
Tatsächliche Erträge/(Aufwendungen) der Planvermögen	628	452	176	(3.069)	(2.738)	(331)
Beiträge des Arbeitgebers	602	500	102	58	-	58
Beiträge der Teilnehmer des Plans	3	-	3	2	-	2
Planabgeltungen	(89)	-	(89)	(67)	-	(67)
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	(645)	(551)	(94)	(606)	(539)	(67)
Wechselkursveränderungen und sonstige Veränderungen	15	-	15	18	-	18
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	10.624	9.197	1.427	10.110	8.796	1.314

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, d. h. der Unterschied zwischen den früheren versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlichen Entwicklungen, bezogen auf die Verpflichtungen und Planvermögen zum 31. Dezember, können folgender Tabelle entnommen werden:

	2009	2008	2007	2006	31. Dezember 2005
in Millionen €					
Barwert der Verpflichtungen	(43)	(194)	154	45	(201)
Zeitwert der Planvermögen	(32)	(3.970)	(238)	1.685	1.629

Planvermögen. Zum 31. Dezember 2009 waren die Planvermögen in breit gestreuten Portfolios angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Planvermögen und die Erträge aus Planvermögen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen vorgesehen sowie dafür, die Aufwendungen für die Verwaltung der Pensionspläne zu decken. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	Inländische Planvermögen 31. Dezember		Ausländische Planvermögen 31. Dezember	
	2009	2008	2009	2008
in % der Planvermögen				
Aktien	26	40	45	41
Festverzinsliche Wertpapiere	49	47	40	43
Alternative Investments	8	9	4	5
Immobilien	4	4	3	5
Liquidität und übriges Planvermögen	13	.	8	6

Alternative Investments umfassen Private Equity & Debt sowie Investments in Rohstoffe und Hedgefonds.

Bewertungsprämissen. Der Stichtag für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Netto-Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen sowie die Annahmen für die langfristige Verzinsung der Planvermögen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet:

in %	Inländische Pensionspläne 31. Dezember		Ausländische Pensionspläne 31. Dezember	
	2009	2008	2009	2008
Abzinsungsfaktoren	5,3	5,9	5,1	5,0
Erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten ¹	-	-	3,9	3,7
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ²	1,8	1,8	-	-

¹ Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne sind erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten kein Bestandteil der Leistungsformel.
² Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne sind erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen kein Bestandteil der Leistungsformel.

Zur Berechnung der Pensionsaufwendungen wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

in %	Inländische Pensionspläne			Ausländische Pensionspläne		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Abzinsungsfaktoren	5,9	5,4	4,5	5,0	5,3	5,7
Erwartete langfristige Renditen auf die Planvermögen	6,5	6,5	7,5	7,2	7,3	8,5
Erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten ¹	-	3,1	2,5	3,7	4,6	4,1
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ²	1,8	1,9	1,9	-	-	-

¹ Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne sind erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten kein Bestandteil der Leistungsformel.
² Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne sind erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen kein Bestandteil der Leistungsformel.

Abzinsungsfaktoren. Die Abzinsungsfaktoren für die inländischen und ausländischen Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von erstrangigen, festverzinslichen Industrieanleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt.

Erwartete Erträge der Planvermögen. Die langfristig erwarteten Renditen der deutschen und der ausländischen Planvermögen werden aus den Asset-Allokationen der Planvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Asset-Klassen abgeleitet. Vorübergehende Schwankungen in den Asset-Allokationen der Planvermögen führen nicht dazu, dass die langfristig erwarteten Renditen der Planvermögen angepasst werden. Hierzu werden von unseren Anlageausschüssen Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarktindizes von Banken und Vermögensverwaltern herangezogen. Der allokatonsgewichtete Durchschnitt der Renditeprognosen dient als Ausgangspunkt für die Festlegung der erwarteten Renditen der Vermögenswerte der einzelnen Planvermögen.

Darüber hinaus betrachtet Daimler die langfristigen, tatsächlichen Erträge der Planvermögen sowie historische Gesamtmarkrenditen bei der Ermittlung der erwarteten Verzinsung, um auch den langfristigen Charakter der Planvermögen angemessen zu berücksichtigen.

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber. Daimler ist an einigen gemeinschaftlich gegründeten leistungsorientierten Pensionsplänen beteiligt, die von mehr als einem Arbeitgeber unterhalten werden. Diese Pläne werden als beitragsorientierte Pensionspläne ausgewiesen, da die für eine Bilanzierung als leistungsorientierte Pensionspläne erforderlichen Informationen weder zeitgerecht noch in ausreichender Detaillierung zur Verfügung stehen. Der Konzern hat keine beherrschende Einflussnahme auf diese Pensionspläne und die Treuhänder der Pläne haben keine gesetzliche Informationspflicht gegenüber den beteiligten Arbeitgebern. Auf Grundlage der verfügbaren Informationen beträgt der Anteil des Konzerns am unterfinanzierten Status der Pläne (Saldo aus Verpflichtungen und Vermögenswerten) zu Beginn des Jahres 2009 insgesamt 0,1 Mrd. €. Höhere Beitragszahlungen des Konzerns an einen dieser Pensionspläne können insbesondere dann entstehen, wenn der unterfinanzierte Status eine bestimmte Grenze überschreitet.

Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge). Die Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge) der fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten setzen sich wie folgt zusammen:

	2009			2008			2007		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €									
Laufender Dienstaufwand	295	226	69	348	272	76	609	334	275
Zinsaufwand	847	734	113	824	715	109	1.421	651	770
Erwartete Erträge aus Planvermögen	(660)	(568)	(92)	(901)	(782)	(119)	(2.016)	(862)	(1.154)
Tilgung versicherungsmathematischer (Gewinne)/Verluste	27	14	13	(1)	-	(1)	(38)	-	(38)
Nachzuerrechnende Dienstaufwendungen/(-erträge)	5	-	5	(120)	(121)	1	46	-	46
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)	514	406	108	150	84	66	22	123	(101)
Plankürzungen und Planabgeltungen	17	-	17	3	-	3	21	(2)	23
Netto-Pensionsaufwendungen/(-erträge)	531	406	125	153	84	69	43	121	(78)

Die Netto-Pensionsaufwendungen sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den folgenden Posten enthalten:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Umsatzkosten	172	129	216
Vertriebskosten	70	65	53
Allgemeine Verwaltungskosten	37	12	37
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	38	25	33
Zinsergebnis	214	(78)	(224)
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	(72)
	531	153	43

Erwartete Zahlungen. Für das Jahr 2010 plant der Konzern, Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen in Höhe von 0,3 Mrd. € vorzunehmen. Die Pensionszahlungen der Pensionspläne ohne Planvermögen werden im Jahr 2010 voraussichtlich 0,1 Mrd. € betragen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Bei Daimler beziehen sich die Aufwendungen für beitragsorientierte Pensionspläne überwiegend auf die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung. Im Jahr 2009 betrug der Aufwand im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 1,0 (2008: 1,0; 2007: 1,2) Mrd. €.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Bestimmte ausländische Tochtergesellschaften gewähren ihren Mitarbeitern nach deren Ausscheiden bei Daimler Zusagen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind. Die Verpflichtungen und die Aufwendungen aus diesen Plänen sind infolge der Entkonsolidierung der Chrysler-Aktivitäten im Jahr 2007 für die fortgeführten Aktivitäten des Konzerns von untergeordneter Bedeutung.

22. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entwickelten sich wie folgt:

	Produktgarantien	Verkaufsgeschäfte	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
Stand zum 31. Dezember 2008	5.926	887	2.350	2.577	11.740
Davon kurzfristig	3.025	887	1.031	1.887	6.830
Davon langfristig	2.901	.	1.319	690	4.910
Zuführungen	1.949	795	581	993	4.318
Inanspruchnahmen	(2.755)	(711)	(900)	(758)	(5.124)
Auflösungen	(321)	(59)	(174)	(358)	(912)
Aufzinsungen und Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	658	–	210	135	1.003
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	32	2	(13)	(39)	(18)
Stand zum 31. Dezember 2009	5.489	914	2.054	2.550	11.007
Davon kurzfristig	2.874	914	803	1.720	6.311
Davon langfristig	2.615	–	1.251	830	4.696

Produktgarantien. Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in bestimmten Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken.

Verkaufsgeschäfte. Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften decken erwartete Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Umsatzerlöse ab. Hierzu zählen noch zu gewährende Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe, die im Berichtsjahr oder früher Vertragspartnern eingeräumt wurden, jedoch erst in den Folgejahren zur Auszahlung gelangen.

Personal- und Sozialbereich. Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen.

Übrige. In den Rückstellungen für übrige Risiken werden unter anderem erwartete Aufwendungen für Haftungs- und Prozessrisiken, Verpflichtungen aus der EU-Altautoverordnung und Umweltschutzrisiken ausgewiesen. Diese Position enthält darüber hinaus Rückstellungen für sonstige Steuern und diverse Einzel-sachverhalte, die sich keiner anderen Position zuordnen lassen.

23. Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	7.972	22.123	30.095	11.158	22.935	34.093
Geldmarktpapiere	176	–	176	2.320	–	2.320
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.066	6.934	13.000	8.038	6.570	14.608
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.403	3.195	12.598	5.033	977	6.010
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	753	539	1.292	370	327	697
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	49	348	397	60	391	451
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	617	119	736	449	9	458
	25.036	33.258	58.294	27.428	31.209	58.637

Daimler veräußert in Abhängigkeit von Marktgegebenheiten und dem Liquiditätsbedarf bestimmte Umfänge von Forderungen sowie zukünftige Ansprüche aus Leasingverhältnissen im Zusammenhang mit vermieteten Gegenständen an Dritte. Zum 31. Dezember 2009 betragen die Verbindlichkeiten aus diesen Transaktionen, die als besicherte Kreditaufnahmen bilanziert werden, 1.330 (2008: 764) Mio. €. Diese sind in Höhe von 1.292 (2008: 697) Mio. € in den Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen und in Höhe von 38 (2008: 66) Mio. € in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten. Darüber hinaus waren im Jahr 2008 besicherte Kreditaufnahmen in den Darlehen und übrigen Finanzierungsverbindlichkeiten enthalten (1 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten aus Finance Lease beruhen überwiegend auf Sachanlagen, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Zum 31. Dezember 2009 betragen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 588 (2008: 637) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	Mindestleasingzahlungen 31. Dezember		In den Mindestleasing- zahlungen enthaltene Zinsen 31. Dezember		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen 31. Dezember	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008
in Millionen €						
Fälligkeit						
innerhalb eines Jahres	61	77	12	17	49	60
zwischen einem und fünf Jahren	160	204	62	62	98	142
nach mehr als fünf Jahren	367	356	117	107	250	249
	588	637	191	186	397	451

24. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	Kurzfristig	31. Dezember 2009		Kurzfristig	31. Dezember 2008	
		Langfristig	Gesamt		Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	141	67	208	185	46	231
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	273	402	675	572	554	1.126
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	1.338	1.115	2.453	1.550	1.090	2.640
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	896	-	896	894	-	894
Übrige	4.941	564	5.505	5.175	252	5.427
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.175	1.679	8.854	7.619	1.342	8.961
	7.589	2.148	9.737	8.376	1.942	10.318

Derivative Finanzinstrumente. Für Erläuterungen zu derivativen Finanzinstrumenten siehe Anmerkung 29.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

25. Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 2009			31. Dezember 2008		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Steuerverbindlichkeiten für Ertragsteuern	56	74	130	135	76	211
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	1.018	1	1.019	922	1	923
	1.074	75	1.149	1.057	77	1.134

26. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung. Zum 31. Dezember 2009 beinhaltet der Zahlungsmittelfonds verfügbare Finanzmittel von 14 (2008: 139; 2007: 223) Mio. €. Die verfügbaren Finanzmittel der Vorjahre betrafen Zweckgesellschaften und konnten nur für die Tilgung von entsprechenden Finanzierungsverbindlichkeiten verwendet werden.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva setzt sich wie folgt zusammen:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Rückstellungen	203	(1.382)	(859)
Finanzinstrumente	(44)	217	(159)
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	740	528	1.718
	899	(637)	700

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 71 (2008: 79; 2007: 77) Mio. €.

Im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit sind folgende Zahlungsströme enthalten:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Gezahlte Zinsen	(894)	(651)	(1.541)
Erhaltene Zinsen	471	765	977
Gezahlte Ertragsteuern (netto)	(358)	(898)	(1.020)
Erhaltene Dividenden	109	67	69

Die in der Überleitung vom Konzernergebnis zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassen im Wesentlichen Anpassungen für Aufwendungen bzw. Erträge aus latenten Steuern und den Ergebnisanteil des Konzerns aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen. Darüber hinaus beinhaltet der Betrag für das Jahr 2008 Wertberichtigungen auf bestimmte Chrysler-bezogene Vermögenswerte.

27. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Diese umfassen z. B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren und Aktionärsklagen. In einigen dieser Verfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität, falsche Pedalbedienungen, Bremsen oder Aufprallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Todesfolge. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Am 17. August 2009 hat das Official Committee of Unsecured Creditors von OldCarCo LLC (vormals Chrysler LLC) eine Klage beim United States Konkursgericht des südlichen Distrikts von New York, gegen die Daimler AG, Daimler North America Corporation und bestimmte (ehemalige) Vorstandsmitglieder der Chrysler LLC eingereicht. Dieses Gremium erhebt unbezifferte Schadenersatzansprüche auf der Grundlage von Aushöhlungs- und Betrugstheorien, Bruch von Treuepflichten sowie anderen juristischen Theorien. Dabei wird behauptet, dass die empfangene Gegenleistung bei bestimmten Transaktionen im Zusammenhang mit dem Investment von Cerberus in Chrysler nicht angemessen war. Daimler hält diese Ansprüche und Vorwürfe für unbegründet und wird sich entschieden dagegen verteidigen.

Die Bundesrepublik Deutschland leitete gegen die Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR ein Schiedsverfahren ein; die Schiedsklage wurde im August 2005 eingereicht. Diese verlangt Schadenersatz, Vertragsstrafen sowie die Übertragung von gewerblichen Schutzrechten auf die Toll Collect GmbH. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche geltend auf

- Ersatz von Mautausfallschäden für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 in Höhe von 3,33 Mrd. € zuzüglich Zinsen (1,1 Mrd. € bis 18. Mai 2009 plus 5% pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage),
- Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 in Höhe von ungefähr 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen (107 Mio. € bis 31. Juli 2005 plus 5% pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage) und
- Refinanzierungskosten in Höhe von 56 Mio. €.

Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstrafenrelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. Die Klageerwidlung wurde dem Schiedsgericht am 30. Juni 2006 zugestellt. Die Replik der Bundesrepublik Deutschland wurde dem Schiedsgericht am 15. Februar 2007 zugestellt. Die Duplik der Beklagten wurde dem Schiedsgericht am 1. Oktober 2007 übergeben (siehe auch Anmerkung 28). Das Schiedsgericht hielt am 16. und 17. Juni 2008 eine erste mündliche Verhandlung ab. Die Klägerin und die Beklagten haben im Mai 2009 weitere Schriftsätze eingereicht. Nachdem die Beklagten beantragt hatten, den von der Klägerin benannten Schiedsrichter für befangen zu erklären, hat das Schiedsgericht den Termin einer für Oktober 2009 anberaumten Anhörung aufgehoben. Wir erwarten, dass ein neuer Termin anberaumt wird, sobald über den Befangenheitsantrag abschließend entschieden sein wird. Daimler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und setzt sich gegen sie weiterhin entschlossen zur Wehr.

Wie bereits berichtet, führen die US-Börsenaufsichtsbehörde (Securities and Exchange Commission »SEC«) und das US-Justizministerium (Department of Justice »DOJ«) eine Untersuchung wegen möglicher Gesetzesverstöße seitens Daimler gegen die Antibestechungs- und Buchführungsvorschriften sowie die interne Kontrollen betreffenden Vorschriften des US Foreign Corrupt Practices Act (»FCPA«) durch. Daimler hat dem DOJ und der SEC freiwillig Informationen seiner eigenen internen Untersuchung von bestimmten Konten, Transaktionen und Zahlungen zur Verfügung gestellt, die hauptsächlich Transaktionen mit Beteiligung staatlicher Stellen betreffen, und hat den Behörden entsprechend anhängiger Anordnungen und anderer Auskunftsersuchen Informationen bereitgestellt. In Hinblick auf diese Sachverhalte, die vom DOJ und von der SEC untersucht wurden, hat es auch Kontakte mit deutschen Staatsanwaltschaften gegeben, und es wurden Unterlagen übergeben.

Daimler hat die eigene interne Untersuchung abgeschlossen und festgestellt, dass in einer Reihe von Jurisdiktionen, primär in Afrika, Asien und Osteuropa, unsachgemäße Zahlungen erfolgt sind. Diese Zahlungen werfen Fragen im Zusammenhang mit den Vorschriften des FCPA, deutschem Recht und den Gesetzen anderer Jurisdiktionen auf. Daimler hat verschiedene Maßnahmen ergriffen, die im Zuge der eigenen Untersuchung identifizierten Sachverhalte anzugehen und zu lösen, um zu vermeiden, dass unsachgemäßes Verhalten erneut auftritt. Diese schließen die Einrichtung einer konzernweiten Compliance-Organisation, die Überprüfung und Überarbeitung von Richtlinien und internen Kontrollprozessen und das Ergreifen von Personalmaßnahmen mit ein.

Daimler steht mit dem DOJ und der SEC in Verhandlungen über die einvernehmliche Beendigung der von diesen Behörden eingeleiteten Untersuchungsverfahren. Es ist offen, ob und wann endgültige Vergleichsvereinbarungen mit dem DOJ oder der SEC vorliegen und bindend werden.

Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen, und der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, wenn eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Da diese Rückstellungen, die im Konzernabschluss berücksichtigt sind, auf Schätzungen beruhen, ist es durchaus möglich, dass die Beendigung einiger dieser Verfahren uns zu Zahlungen zwingt, die über die zurückgestellten Beträge hinausgehen und deren Umfang oder Bandbreite zum 31. Dezember 2009 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Es ist auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet werden konnten, den Konzern zu Zahlungen zwingt, die am 31. Dezember 2009 weder betragsmäßig noch in Bandbreiten hinreichend genau bestimmbar waren. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis oder den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

28. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Garantien. Die folgende Tabelle zeigt die zu den Bilanzstichtagen im Zusammenhang mit der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) berücksichtigten Rückstellungen und Verbindlichkeiten:

	Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen 31. Dezember	
	2009	2008
in Millionen €		
Finanzgarantien	183	262
Rückkaufverpflichtungen	66	62
Sonstige Garantien	105	132
	354	456

Finanzgarantien. Finanzgarantien stellen Garantien dar, bei denen der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet ist, sofern die Garantiennehmer ihre finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllen. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2009 auf 1.493 (2008: 1.857) Mio. €. In diesen Werten sind bestimmte Finanzgarantien enthalten, die der Konzern im Zusammenhang mit den Chrysler-Transaktionen der Jahre 2007 und 2009 zugunsten von Chrysler gewährt hat. Diese Garantien stehen im Zusammenhang mit den Pensionsverpflichtungen von Chrysler sowie mit sonstigen Zahlungsverpflichtungen der Chrysler-Gruppe. Als Sicherheit für einen Teil dieser Finanzgarantien hat Chrysler eine Einlage auf einem Treuhandkonto geleistet. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 2.

Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern Rückkaufswerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantiert. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben; dieses Recht steht in der Regel im Zusammenhang mit zukünftigen Fahrzeugkäufen oder Dienstleistungen. Zum 31. Dezember 2009 betrug die maximal mögliche Zahlungsverpflichtung aus diesen Garantien 690 (2008: 715) Mio. €. Im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährte Restwertgarantien, aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden kann, sind in diesen Werten nicht berücksichtigt.

Sonstige Garantien. Die sonstigen Garantien beinhalten im Wesentlichen Entschädigungsverpflichtungen hinsichtlich der termin- und qualitätsgerechten Leistungserstellung durch Dritte oder Gewährleistungen aus der Beteiligung an Konsortien. Zum 31. Dezember 2009 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus sonstigen Garantien, für die noch keine Rückstellungen gebildet wurden, 95 (2008: 61) Mio. €.

Im Jahr 2002 haben unsere Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (Cofiroute) einen Konsortialvertrag zum Zweck geschlossen, ein elektronisches System zur Erhebung von Maut auf deutschen Autobahnen für Nutzfahrzeuge mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu entwickeln sowie eine gemeinsame Projektgesellschaft aufzubauen und das Mautsystem auf der Grundlage des mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrags (Betriebsvertrag) zu betreiben. Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen Toll Collect), die restlichen 10% der Anteile hält jeweils Cofiroute.

Laut Betriebsvertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems, die bei Toll Collect zu Umsatzeinbußen und Zahlungen von Verspätungsvertragsstrafen führte, wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 mit On-Board Units eingeführt, die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügten (Phase 1). Am 1. Januar 2006 wurde das Mauterhebungssystem mit voller Funktionalität gemäß Betriebsvertrag installiert und in Betrieb genommen (Phase 2). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebs-erlaubnis gemäß Betriebsvertrag. Die Toll Collect GmbH erwartet, dass sie die Endgültige Betriebs-erlaubnis erhalten wird, und betreibt das Mauterhebungssystem in der Zwischenzeit auf Basis der Vorläufigen Betriebs-erlaubnis.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen können.

Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 150 Mio. € pro Jahr und nach Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 100 Mio. € pro Jahr. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%.

Im Juni 2006 begann die Bundesrepublik Deutschland damit, die monatlichen Vorauszahlungen der Betreibervergütung an die Toll Collect GmbH partiell in Höhe von 8 Mio. € mit Forderungen aus Vertragsstrafen aufzurechnen, die bereits Gegenstand des nachfolgend beschriebenen Schiedsverfahrens sind. Als Folge der Aufrechnung könnte es für die Konsortialmitglieder im weiteren Verlauf erforderlich sein, der Toll Collect GmbH weitere Liquidität zuzuführen.

Der Betreibervertrag sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen die Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und das Konsortium eingeleitet. Nach der im August 2005 erhaltenen Schiedsklage verlangt die Bundesrepublik Deutschland Schadenersatz einschließlich Vertragsstrafen und die Begleichung von Mautausfall, der angeblich durch die Verspätung der Inbetriebnahme des Mautsystems entstanden ist. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen in Anmerkung 27.

Jedes Konsortialmitglied (einschließlich der Daimler Financial Services AG) hat Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems abgegeben. Darüber hinaus garantiert die Daimler AG Bankkredite zugunsten der Toll Collect GmbH. Diese Garantien, die von bestimmten Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

- *Garantie von Bankkrediten.* Die Daimler AG garantiert gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von 115 Mio. € Bankkredite, die der Toll Collect GmbH gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50%-igen Anteil des Konzerns an der durch die Gesellschafter garantierten Fremdfinanzierung von Toll Collect GmbH.
- *Kapitalintakthalteerklärung.* Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch weiteres Eigenkapital bei der Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote in Höhe von mindestens 15% (nach deutschem Handelsrecht) zu gewährleisten (sogenannte Kapitalintakthalteerklärung). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des Betreibervertrages am 31. August 2015 oder früher, falls der Betreibervertrag vorzeitig gekündigt werden sollte. Eine solche Nachschussverpflichtung könnte eintreten, falls die Toll Collect GmbH wegen Minderleistung Vergütungsminderungen hinnehmen muss, falls die Bundesrepublik Deutschland gegen die Toll Collect GmbH erfolgreich entgangene Mauteinnahmen

für Zeiträume, in denen das Mautsystem nicht vertragsgemäß funktionierte, durchsetzt oder falls die Toll Collect GmbH Vertragsstrafen, die aus den oben genannten Vereinbarungen hervorgehen, entrichten muss. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von 70 Mio. € beschränkt. Die Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

Während die maximale zukünftige Verpflichtung von Daimler aus der Bankgarantie bestimmt werden kann (2009: 115 Mio. €), kann das maximale Verlustrisiko aus der Kapitalintakthalteerklärung, das wesentlich sein könnte, aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden. Lediglich die Bankgarantie ist in den obigen Ausführungen und Beträgen zu den Finanzgarantien enthalten.

Verpflichtungen aus Produktgarantien und erweiterten Produktgarantien sind in den obigen Ausführungen nicht enthalten. Informationen zu Produktgarantien können der Anmerkung 22 entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Daimler hat im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten abgeschlossen. Darüber hinaus ging der Konzern sonstige finanzielle Verpflichtungen im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen sowie im Zusammenhang mit Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen ein. Zum 31. Dezember 2009 betragen die finanziellen Verpflichtungen hieraus 4,5 Mrd. €.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2009 wurden Mietzahlungen in Höhe von 513 (2008: 563; 2007: 817) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus längerfristigen Verträgen betragen (Nominalwerte):

	2009	31. Dezember 2008
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	304	306
zwischen einem und fünf Jahren	951	997
nach mehr als fünf Jahren	1.117	1.239
	2.372	2.542

Zudem hat Daimler Kreditzusagen gewährt, die zum 31. Dezember 2009 in einer Höhe von 1,6 (2008: 1,5) Mrd. € nicht in Anspruch genommen worden waren.

29. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer unabhängigen anderen Partei übernehmen würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

	31. Dezember 2009 beizulegender Zeitwert		31. Dezember 2008 beizulegender Zeitwert	
	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	38.478	38.510	42.387	41.927
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.285	5.285	6.999	6.999
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.800	9.800	6.912	6.912
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte ¹	7.426	7.426	1.558	1.558
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.218	1.218	2.365	2.365
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.074	1.074	1.984	1.984
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.759	1.759	2.089	2.089
	65.040	65.072	64.294	63.834
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	58.294	59.677	58.637	55.755
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.622	5.622	6.478	6.478
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	675	675	1.126	1.126
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	208	208	231	231
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.854	8.854	8.961	8.961
	73.653	75.036	75.433	72.551

¹ Darin enthalten sind zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile, für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind (2009: 699 Mio. €; 2008: 551 Mio. €).

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IAS 39, stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember	
	2009	2008
in Millionen €		
Aktiva		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.285	6.999
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.759	2.089
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	26.787	27.085
Kredite und Forderungen	33.831	36.173
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	7.426	1.558
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	1.218	2.365
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.622	6.478
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	56.567	57.422
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	8.671	8.699
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	70.860	72.599
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	675	1.126

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der obigen Tabelle nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

- 1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen in Höhe von 11.691 (2008: 15.302) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- 2 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. In den Beträgen enthalten sind auch derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.
- 3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 397 (2008: 451) Mio. € sowie Verbindlichkeiten aus der Nicht-Übertragung von Vermögenswerten in Höhe von 1.330 (2008: 764) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- 4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien in Höhe von 183 (2008: 262) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, lassen sich in die folgende Bewertungshierarchie einstufen:

	31. Dezember 2009			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €				
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	6.727	940	5.787	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.218	-	1.218	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.074	-	1.074	-
	9.019	940	8.079	-
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	675	-	675	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	208	-	208	-
	883	-	883	-

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

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämissen wurden dabei angewendet:

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2009 bzw. 31. Dezember 2008 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Übrige finanzielle Vermögenswerte. Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- *Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalanteile.* Die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteile wurden anhand der zum 31. Dezember festgestellten Börsenkurse bewertet.
- *Zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile.* Für zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht vorhanden 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. In diesen Fällen wurde angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.
- *Fremdkapitalanteile.* Fremdkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum 31. Dezember bewertet. Sofern öffentliche Notierungen nicht vorlagen, beruhen die beizulegenden Zeitwerte dieser Anteile auf Bewertungsmodellen, denen Marktdaten zugrunde lagen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- *Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.* Für Erläuterungen zu den Währungs-, Zins- und Commodity-Sicherungskontrakten vergleiche die Ausführungen unter »Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind«. Die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente für Aktien wurden mittels Kursnotierungen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung von Terminauf- bzw. -abschlägen, oder mittels Optionspreismodellen ermittelt. Hierin waren im Jahr 2008 auch Sicherungsinstrumente für börsennotierte Beteiligungen enthalten, die at equity in den Konzernabschluss einbezogen sind.
- *Handelspapiere (Held for Trading).* Die zu beizulegenden Zeitwerten bewerteten Handelspapiere wurden anhand der zum 31. Dezember festgestellten Börsenkurse bewertet.

Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind:

- *Derivative Währungssicherungskontrakte.* Die beizulegenden Zeitwerte von Devisentermingeschäften wurden auf Basis abgezinster, zukünftiger 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, Zins-/Währungsswaps) wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- *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 sonstigen Forderungen und Vermögenswerte beinhalten:

- *Kurzfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte.* Diese Finanzinstrumente werden zu Anschaffungskosten bilanziert. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.
- *Langfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte.* Diese Finanzinstrumente werden zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz ausgewiesen. Es wird angenommen, dass die Buchwerte grundsätzlich den beizulegenden Zeitwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten. Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet. Aufgrund der kurzen Laufzeiten wird für Geldmarktpapiere und Darlehen unterstellt, dass die Buchwerte dieser Finanzinstrumente näherungsweise den beizulegenden Zeitwerten entsprechen.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten. Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten:

- *Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.* Siehe hierzu die Ausführungen unter »Übrige finanzielle Vermögenswerte«.
- *Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind.* Siehe hierzu die Ausführungen unter »Übrige finanzielle Vermögenswerte«.

Die sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten:

- *Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien.* Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten wird aufgrund der kurzen Laufzeiten angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen. Die langfristigen Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz ausgewiesen; es wird unterstellt, dass die Buchwerte den beizulegenden Zeitwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.
- *Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten.* Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Nettogewinne oder -verluste

Die folgende Tabelle stellt die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten dar (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind):

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	(407)	(62)	64
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	38	(29)	168
Kredite und Forderungen	(546)	(2.022)	(375)
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	(130)	1	13

¹ Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; in diesen Beträgen sind auch derivative Finanzinstrumente enthalten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten insbesondere die Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten unter anderem Erträge von Beteiligungen sowie realisierte Erfolge aus dem Abgang dieser Anteile.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus Krediten und Forderungen beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen und Zuschreibungen, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten, im übrigen Finanzergebnis und im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen sind.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Die Gesamtzinserträge und -aufwendungen der fortgeführten Aktivitäten für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, stellen sich wie folgt dar:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Gesamtzinserträge	2.983	3.610	3.429
Gesamtzinsaufwendungen	(2.943)	(2.990)	(2.633)

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten. Der Konzern nutzt derivative Finanzinstrumente wie z. B. Zinsswaps zur Absicherung von Zinsrisiken. Für die Absicherung von Währungsrisiken werden überwiegend Devisentermingeschäfte und Optionen eingesetzt.

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten. Die nachfolgende Tabelle beinhaltet die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente:

	2009	31. Dezember 2008
in Millionen €		
Fair Value Hedges	425	493
Cash Flow Hedges	441	1.260

Fair Value Hedges. Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Im Jahr 2009 betragen die Nettoverluste aus diesen Sicherungsinstrumenten 31 (2008: Nettogewinne von 540; 2007: Nettogewinne von 144) Mio. €. Die Nettogewinne der dazugehörigen Grundgeschäfte beliefen sich auf 53 (2008: Nettoverluste von 567; 2007: Nettoverluste von 150) Mio. €.

Diese Werte beinhalten auch die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossenen Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente und die Hedge-Ineffektivitäten.

Cash Flow Hedges. Der Konzern designiert Cash Flow Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs- und Zinsrisiken.

Die unrealisierten Gewinne und Verluste (vor Steuern) aus der Bewertung von Derivaten, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wurden, stellen sich wie folgt dar:

	2009	2008	2007
in Milliarden €			
Unrealisierte Gewinne/(Verluste)	.	0,5	1,2

Die aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchten Gewinne/(Verluste) vor Steuern sind wie folgt:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Umsatzerlöse	707	1.090	487
Umsatzkosten	(63)	(21)	14
Zinsergebnis	(230)	(527)	30
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	2
	414	542	533

Die unrealisierten Gewinne und Verluste sowie die erfolgswirksamen Umbuchungen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhalten nicht die Gewinne und Verluste aus Derivaten von at equity bewerteten Finanzinvestitionen (für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 19).

Im Konzernergebnis des Jahres 2009 sind netto Verluste (vor Steuern) in Höhe von 1 (2008: Gewinne von 2; 2007: Gewinne von 6) Mio. € aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten enthalten, die hedge-ineffektiv waren.

Als Folge der vorzeitigen Beendigung von Cash Flow Hedges ergaben sich im Jahr 2009 Erträge von 18 (2008: 3; 2007: 5) Mio. €.

Die Laufzeiten der Zinssicherungen bzw. Zinswährungssicherungen entsprechen denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Zum 31. Dezember 2009 hatte Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 36 Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

30. Risikomanagement

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Daimler ist Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Commodity-Preis-Risiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Im Segment Daimler Financial Services ist der Konzern Kreditrisiken ausgesetzt, die mögliche Zahlungsausfälle im Rahmen der Operating-Lease-, Finance-Lease- und Finanzierungsverträge betreffen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nachteilig beeinflusst.

Daimler hat interne Richtlinien erlassen, die Prozesse des Risikocollings zum Gegenstand haben sowie den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung hinsichtlich der operativen Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Limitierung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Daimler verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich für Zwecke des Risikomanagements. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt (zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere Derivate sind in Anmerkung 29 enthalten). Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig unter Berücksichtigung von Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktueller Marktinformationen.

Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragender Wertpapiere sind nicht Bestandteil dieser quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen des Konzerns enthält Anmerkung 21.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten und stellen sich wie folgt dar:

	Siehe auch Anmerkung	Maximale Risikoposition 2009	Maximale Risikoposition 2008
in Millionen €			
Liquide Mittel		16.142	8.003
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	38.478	42.387
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	5.285	6.999
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	14	1.074	1.984
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	14	1.218	2.088
Kreditzusagen	28	1.587	1.536
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	14	1.759	2.089

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel umfassen im Wesentlichen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie als zur Veräußerung verfügbar ausgewiesene Fremdkapitalinstrumente. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft. Im Zusammenhang mit der aktuellen Finanzmarktkrise kam es dadurch zu verschiedenen Limitanpassungen. Es entspricht der Risikopolitik des Konzerns, dass der überwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten wird.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten von Daimler sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht und gesteuert werden. Das Kreditrisiko wird sowohl für Operating-Lease- als auch für Finance-Lease-Verträge betrachtet. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Daimler Financial Services auf das gesamte Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist.

Das Kreditrisiko aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio ist eine interne Steuerungsgröße, die sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen, dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios und den Umfängen aus der Händlerbestandsfinanzierung zusammensetzt. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird unter der Position Vermietete Gegenstände in der Konzernbilanz berichtet.

Des Weiteren ist das Segment Daimler Financial Services Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2009 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen von Daimler Financial Services auf 1.503 (2008: 1.507) Mio. €; hiervon haben 651 (2008: 572) Mio. € eine Laufzeit von unter einem Jahr; 852 (2008: 869) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen zwei und drei Jahren auf.

Das Segment Daimler Financial Services verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Einzelkundenengagements beziehen. Zum 31. Dezember 2009 betragen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 4,5% des Portfolios. Daimler Financial Services steuert sein Geschäft und die damit zusammenhängenden Risiken unter Risiko-Ertrags-Gesichtspunkten.

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswertes ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge durch Sicherungsübereignung des Kraftfahrzeugbriefs als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Daimler Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, zum Beispiel durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringssysteme eingesetzt. Großkunden werden durch interne Ratinginstrumente und, falls verfügbar, mithilfe von Informationen externer Kreditagenturen bewertet. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie zum Beispiel Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Wesentliche Finanzierungsdarlehen und Leasingverträge gegenüber Großkunden werden individuell auf Wertminderungsbedarf untersucht. Ein Darlehen oder ein Leasingvertrag wird wertberichtigt, wenn objektive Hinweise vorliegen, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, alle fälligen Beträge entsprechend den vertraglichen Bedingungen zu vereinnahmen. Objektive Hinweise auf eine Uneinbringlichkeit sind zum Beispiel finanzielle Schwierigkeiten und drohende Zahlungsunfähigkeit des Schuldners, Überfälligkeit der Forderungen und nachträgliche Veränderung der Vertragskonditionen zur Vermeidung des Forderungsausfalls.

Die überwiegende Mehrheit der Kredite und Leasingforderungen gegenüber Privatkunden und Kleinunternehmen wird zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und als Gruppe auf Wertminderungsbedarf beurteilt. Hinweise für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf sind zum Beispiel Verschlechterungen im Zahlungsverhalten innerhalb der Gruppe sowie nachteilige Veränderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Sofern bei Einzelverträgen ein Wertminderungsbedarf erkannt wird, werden entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, den finanzierten oder verleasten Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Die Buchwerte der Forderungen aus neu verhandelten Verträgen, die ansonsten überfällig oder im Wert zu berichtigen wären, können Anmerkung 13 entnommen werden.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können ebenfalls der Anmerkung 13 entnommen werden.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen sowie von Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Daimler steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Basis von internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen zum Beispiel den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundeneinlagen. Um dem Kreditrisiko vorzubeugen, prüft Daimler ferner die Bonität von Kontrahenten.

Im jeweiligen Exportgeschäft beurteilt Daimler ebenfalls die Bonität der Generalvertretungen über einen internen Ratingprozess sowie unter Einbeziehung des spezifischen Länderrisikos. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen der Generalvertretungen herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Generalvertretungen etabliert Daimler Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Kreditsicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien,
- Akkreditive und
- Verpfändungen.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Für das den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen inhärente Risiko wird eine angemessene Risikovorsorge gebildet. Hierzu werden regelmäßig sämtliche Forderungen überprüft und bei objektiven Hinweisen auf Ausfälle oder sonstige Vertragsstörungen Wertberichtigungen gebildet. Grundsätzlich werden hierbei wesentliche Einzelforderungen sowie Forderungen, deren Einbringlichkeit gefährdet ist, individuell bewertet. Unter Berücksichtigung länderspezifischer Risiken und gegebenenfalls vorhandener Sicherheiten werden die übrigen Forderungen zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und auf Wertberichtigungsbedarf untersucht.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können der Anmerkung 17 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich für Zwecke des Risikomanagements. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist Daimler aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt.

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte. In den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten waren Chrysler-bezogene Darlehen, Forderungen und Vermögenswerte enthalten, die im Geschäftsjahr 2008 wertberichtigt wurden (siehe hierzu auch Anmerkung 12). Bezogen auf die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte des Jahres 2009 ist Daimler einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Daimler steuert seine Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Bei diesen liquiden Mitteln handelt es sich insbesondere um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um zur Veräußerung verfügbare Fremdkapitalinstrumente, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Geldmarktpapiere, Anleihen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Im Jahr 2009 wurden auch die deutlich gestiegenen Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank als weitere Refinanzierungsquelle genutzt. Die liquiden Mittel dienen vorrangig dazu, den Finanzbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts abzudecken sowie das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich mit kongruenten Fälligkeiten der Cash Flows refinanziert.

Vor dem Hintergrund der Finanz- und Wirtschaftskrise und der daraus resultierenden Risiken hat der Konzern im Berichtsjahr seine Liquidität bewusst auf 16,1 Mrd. € erhöht (31. Dezember 2008: 8,0 Mrd. €). Der hohe Bestand an Liquidität wird sich im Laufe des Jahres 2010 in Abhängigkeit von der Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds tendenziell wieder vermindern.

Zum Jahresende 2009 bestanden für den Konzern kurz- und langfristige Kreditlinien über insgesamt 21,1 Mrd. €, von denen 8,0 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese Kreditlinien beinhalten eine syndizierte 4,9-Mrd.-US-Dollar-Kreditfazilität der Daimler AG. Diese Kreditlinie endet im Dezember 2011. Im Oktober 2009 konnte Daimler die auslaufende einjährige syndizierte Kreditlinie über 3 Mrd. € durch eine neue syndizierte zweijährige Kreditlinie über 3 Mrd. € (mit Fälligkeit Oktober 2011) ersetzen. Die beiden syndizierten Kreditfazilitäten dienen als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen und können für die Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke verwendet werden. Beide Kreditlinien waren zum Jahresende 2009 nicht in Anspruch genommen.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 23.

Trotz der im Jahr 2009 andauernden Finanzmarktkrise hatte Daimler im Berichtsjahr einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten. Die zu Beginn des Jahres 2009 hohen Kosten für Mittelaufnahmen haben sich im Jahresverlauf für den Daimler-Konzern deutlich reduziert. Eine erneute negative Entwicklung an den Kapitalmärkten könnte die Finanzierungskosten des Konzerns wieder erhöhen und seine finanzielle Flexibilität einschränken. Eine Verteuerung der Refinanzierung hätte auch Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows der Verbindlichkeiten und Finanzgarantien per 31. Dezember 2009 die Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Fälligkeitsübersicht ¹	Gesamt	2010	2011	2012	2013	2014	≥ 2015
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	65.827	27.237	16.285	8.168	4.511	4.940	4.686
Derivative Finanzinstrumente ³	1.286	729	363	130	36	26	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	5.622	5.615	7	-	-	-	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Derivate	8.854	7.175	614	702	160	74	129
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG ⁵	1.587	735	686	166	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	1.493	1.493	-	-	-	-	-
Summe	84.669	42.984	17.955	9.166	4.707	5.040	4.817

¹ Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinsauszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

² Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinsauszahlungen zusammen.

³ Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Netto-Auszahlungen der derivativen Finanzinstrumente dargestellt. Dies beinhaltet für einzelne Zeitbänder gegebenenfalls auch negative Cash Flows aus Derivaten mit einem insgesamt positiven beizulegenden Zeitwert.

⁴ Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

⁵ Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

⁶ Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Finanzmarktrisiken

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit entstehen darüber hinaus Rohstoffpreisrisiken, die der Konzern durch derivative Finanzinstrumente teilweise absichert. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken. Sofern Marktpreisrisiken eintreten, wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen).

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler entsprechend den Empfehlungen der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig die Risikoposition gegenüber Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein maximaler Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value at Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- Potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99% bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt den Value at Risk aus Wechselkurs-, aus Zinsänderungs- und aus Aktienkursrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungs-kontrakten liegt methodisch die Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem Risk-Metrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1% der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value at Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren über die Halteperiode hinweg generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren zielen auf eine mögliche Wertänderung des Portfolios. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen.

An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value at Risk abzulesen, der nur in 1% der Fälle erreicht oder überschritten wird.

In Übereinstimmung mit den für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement betreibt Daimler ein von der Treasury unabhängiges Finanzcontrolling mit getrennten Berichtslinien.

Wechselkursrisiko. *Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken.* Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows und die Ergebnisse Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar sowie anderen wichtigen Währungen und dem Euro.

Forderungen in fremden Währungen, die im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen des Konzerns stehen, refinanziert Daimler gemäß einer internen Richtlinie in den entsprechenden Währungen, so dass für den Konzern daraus kein wesentliches Wechselkursrisiko entstehen kann.

Verbindlichkeiten in fremden Währungen infolge der Refinanzierung des Konzerns werden grundsätzlich zum Zeitpunkt der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente gegen Währungsrisiken gesichert.

Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Dieses Risiko betrifft vor allem das Segment Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Segment Daimler Trucks ist ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Auch die Segmente Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses sind einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das jedoch verglichen mit Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks von geringem Ausmaß ist. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über die at equity bewertete Beteiligung an der EADS ausgesetzt.

Zahlungseingänge und Zahlungsausgänge gleichen einander in den Segmenten aus, sofern diese in derselben Währung erfolgen. Dadurch kann das Wechselkursrisiko infolge von Umsatzerlösen in einer bestimmten Währung durch Kosten in derselben Währung kompensiert werden, auch wenn die zugrunde liegenden Transaktionen unabhängig voneinander abgeschlossen wurden. Somit unterliegt lediglich die »offene Position« einem Transaktionsrisiko. Das gesamte Währungsexposure wird zusätzlich durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft einzelner Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen.

In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist Daimler grundsätzlich bestrebt, falls sachgerecht, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Netto-Einzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet Daimler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch das Foreign Exchange Committee (FXCo) gesteuert. Dem FXCo gehören der Vorstand für Finanzen & Controlling, die Leiter der Direktionen Investor Relations & Treasury sowie Corporate Controlling und die Leiter des Controllings der relevanten Segmente an. Die Treasury erfasst Wechselkurspositionen und setzt die im FXCo getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des FXCo eingeleiteten Maßnahmen.

Daimler verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Zahlungen sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll den Konzern vor ungünstigen Wechselkursänderungen schützen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt das FXCo den Absicherungszeitraum – in der Regel zwischen einem und drei Jahren – sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Zahlungen in der Zukunft liegen. So wies das zentrale Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2009 für das Kalenderjahr 2010 eine offene Position in Höhe von 30% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar aus. Am Jahresende 2008 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2009 bei 12%. Die im Vergleich zum Vorjahr höhere offene Position trägt zu einer höheren Risikoposition bezüglich der US-Dollar-Cash-Flows bei.

Die abgesicherte Währungsposition wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte bestimmt; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungstermingeschäften und Fremdwährungsoptionen zusammen. Die Leitlinien von Daimler sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value at Risk gemessen.

Die folgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value at Risk für die Jahre 2009 und 2008 für das Portfolio dieser derivativen Finanzinstrumente. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Gegengeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value at Risk nicht enthalten.

	2009				2008			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	177	692	165	337	572	572	253	380

Die Value-at-Risk-Werte der Währungssicherungskontrakte nahmen im Durchschnitt im Jahr 2009 aufgrund gefallener Wechselkursvolatilitäten ab.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochtergesellschaften, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, zum Beispiel in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und das Konzernergebnis. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Daimler sichert sich gegen das Translationsrisiko nicht ab.

In den Jahren 2009, 2008 und 2007 führten Wechselkurseffekte zu Ergebnisbelastungen.

Zinsänderungsrisiko. Daimler nutzt ein breites Spektrum von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Financial Services betrieben werden. Die von den Daimler Financial Services Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich fristenkongruent refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Daimler in eng begrenztem Umfang auf eine fristenkongruente Refinanzierung, um sich Marktchancen zu erhalten. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko. Liquiditätsrisiken werden dabei nicht eingegangen; die Leasing- und Finanzierungsverträge werden fristenkongruent refinanziert.

Im Hinblick auf die Leasing- und Finanzierungsaktivitäten wird dieses Risiko durch ein Asset/Liability Committee aus Vertretern des Daimler Financial Services Segments, der Treasury und des Corporate Controlling über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Financial Services Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Risiko Management von Daimler Financial Services monatlich, ob die Zielvorgaben eingehalten werden. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern in der Regel derivative Finanzinstrumente ein, wie Zinsswaps, Forward Rate Agreements, Swaptions sowie Caps und Floors. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung des Industriegeschäfts eingesetzt. Daimler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Die folgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value at Risk für die Jahre 2009 und 2008 für die zinssensitiven Finanzinstrumente des Konzerns einschließlich des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

	Jahresende	Hoch	Tief	2009 Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	2008 Durchschnitt
in Millionen €								
Zinsänderungsrisiko	49	49	33	41	13	163	13	79

Die Value-at-Risk-Werte der zinssensitiven Finanzinstrumente haben sich im Durchschnitt im Jahr 2009 infolge gefallener Zinsvolatilitäten reduziert.

Commodity-Preis-Risiken. Daimler ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Die folgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value at Risk für die Jahre 2009 und 2008 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value at Risk nicht enthalten.

	Jahresende	Hoch	Tief	2009 Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	2008 Durchschnitt
in Millionen €								
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	24	35	21	27	41	45	5	25

Der Value at Risk der Rohstoffpreis-Sicherungskontrakte am Jahresende 2009 nahm aufgrund gefallener Rohstoffpreisvolatilitäten ab.

Aktienkursrisiko. Daimler besitzt Anlagen in Aktien und Aktien-derivate. Entsprechend internationalen Bankenstandards bezieht der Konzern Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden, nicht in die Bewertung des Aktienkursrisikos ein. Aktienderivate, die zur Absicherung von at equity bewerteten Beteiligungen abgeschlossen wurden, sind ebenfalls nicht Bestandteil dieser Analyse. Das Aktienkursrisiko aus übrigen Positionen ist gegenwärtig und war in den Jahren 2009 und 2008 unbedeutend.

31. Segmentberichterstattung

Zu Beginn des Jahres 2009 hat der Konzern seine Segmentberichterstattung angepasst. Die bisher als Teil von Vans, Buses, Other berichteten Geschäftsaktivitäten von Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses werden separat dargestellt. Die sonstigen Geschäftstätigkeiten des Konzerns, die bislang auch Bestandteil von Vans, Buses, Other (unter anderem EADS sowie Chrysler bis zum 3. Juni 2009) waren, werden mit den sonstigen zentralen Posten und den Eliminierungen konzerninterner Transaktionen in der Spalte »Überleitung« ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Die Segmentinformationen für das Jahr 2007 beinhalten nicht die Beträge, die auf die aufgegebenen Aktivitäten entfallen. Die Segmentvermögenswerte und -schulden sowie die Investitionen und Abschreibungen der aufgegebenen Aktivitäten für das Jahr 2007 sind in den jeweiligen Überleitungen von der Summe Segmente zum Konzernbilanzwert enthalten.

Berichtspflichtige Segmente. Die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns umfassen Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services. Die Segmente werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile weitgehend eigenständig organisiert und geführt.

Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren Personenkraftwagen, Geländewagen, Lastkraftwagen und Busse. Mercedes-Benz Cars vertreibt Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz, smart und Maybach. Die Lastkraftwagen des Segments Daimler Trucks werden unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star und Fuso vertrieben. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter überwiegend unter der Marke Mercedes-Benz. Daimler Buses vertreibt Komplettbusse der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion. Zudem fertigt und vertreibt Daimler Buses Fahrgestelle. Die Fahrzeugsegmente bieten darüber hinaus entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Daimler Financial Services unterstützt weltweit den Absatz der Fahrzeugsegmente. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler; zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement sowie Anlageprodukte und Kreditkarten.

Interne Steuerung und Berichterstattung. Die interne Steuerung und Berichterstattung im Daimler-Konzern basiert grundsätzlich auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand einer Segmentergebnisgröße, die in der internen Steuerung und Berichterstattung als »EBIT« bezeichnet wird.

Die Segmentergebnisgröße EBIT setzt sich zusammen aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis.

Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu marktgerechten Preisen berechnet.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente des Industriegeschäfts schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus.

Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Segmente des Industriegeschäfts beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operate-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwert Risiken des Konzerns werden überwiegend von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge produziert haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen den Fahrzeugsegmenten und Daimler Financial Services; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachinvestitionen stellen die zahlungswirksamen Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen dar, soweit sie nicht aktivierte Fremdkapitalkosten oder Geschäftswerte und Finance Leases betreffen.

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Die Segmentinformationen stellen sich für die Geschäftsjahre 2009, 2008 und 2007 wie folgt dar:

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €								
2009								
Außenumsatzerlöse	40.205	16.633	6.002	4.173	11.366	78.379	545	78.924
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.113	1.727	213	65	630	3.748	(3.748)	-
Umsatzerlöse gesamt	41.318	18.360	6.215	4.238	11.996	82.127	(3.203)	78.924
Segmentergebnis (EBIT)	(500)	(1.001)	26	183	9	(1.283)	(230)	(1.513)
davon Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen	(3)	(4)	(13)	-	7	(13)	85	72
Segmentvermögenswerte	32.452	14.317	4.585	2.806	65.059	119.219	9.602	128.821
davon Beteiligungsbuchwerte der at equity bewerteten Finanzinvestitionen	101	220	60	2	54	437	3.858	4.295
Segmentsschulden	21.978	8.020	3.109	1.728	60.389	95.224	1.770	96.994
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	8.263	1.518	574	318	4.527	15.200	(560)	14.640
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	967	427	9	10	7	1.420	2	1.422
davon Sachinvestitionen	1.618	597	113	78	14	2.420	3	2.423
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	2.732	1.045	476	132	2.571	6.956	(242)	6.714
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	597	129	74	11	19	830	(2)	828
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	1.511	619	229	59	14	2.432	4	2.436

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €								
2008								
Außenumsatzerlöse	46.480	26.018	9.157	4.739	11.359	97.753	716	98.469
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.292	2.554	322	69	605	4.842	(4.842)	-
Umsatzerlöse gesamt	47.772	28.572	9.479	4.808	11.964	102.595	(4.126)	98.469
Segmentergebnis (EBIT)	2.117	1.607	818	406	677	5.625	(2.895)	2.730
davon Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen	75	12	(8)	-	31	110	(1.108)	(998)
Segmentvermögenswerte	33.956	16.936	5.243	2.920	67.708	126.763	5.462	132.225
davon Beteiligungsbuchwerte der at equity bewerteten Finanzinvestitionen	154	228	86	1	61	530	3.719	4.249
Segmentsschulden	20.611	9.651	3.351	1.646	63.076	98.335	1.160	99.495
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	7.352	2.104	680	332	5.451	15.919	(514)	15.405
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.133	451	10	4	20	1.618	1	1.619
davon Sachinvestitionen	2.246	991	150	117	41	3.545	14	3.559
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	2.439	949	464	125	2.500	6.477	99	6.576
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	635	104	75	12	19	845	1	846
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	1.325	542	239	52	16	2.174	3	2.177

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €								
2007								
Außenumsatzerlöse	51.175	26.198	9.071	4.190	10.427	101.061	508	101.569
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.255	2.268	270	160	540	4.493	(4.493)	-
Umsatzerlöse gesamt	52.430	28.466	9.341	4.350	10.967	105.554	(3.985)	101.569
Segmentergebnis (EBIT)	4.753	2.121	571	308	630	8.383	327	8.710
davon Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen	(61)	16	1	1	2	(41)	1.094	1.053
Segmentvermögenswerte	30.070	15.454	5.401	2.758	62.002	115.685	19.409	135.094
davon Beteiligungsbuchwerte der at equity bewerteten Finanzinvestitionen	177	114	54	1	189	535	4.499	5.034
Segmentsschulden	21.514	9.557	3.599	1.545	57.612	93.827	3.037	96.864
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	6.085	1.821	657	229	6.147	14.939	7.010	21.949
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	770	344	10	8	24	1.156	198	1.354
davon Sachinvestitionen	1.910	766	138	92	29	2.935	1.312	4.247
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	2.436	905	500	114	2.313	6.268	2.858	9.126
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	748	111	77	13	13	962	116	1.078
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	1.198	497	250	50	17	2.012	1.056	3.068

Mercedes-Benz Cars. Im November 2009 hat der Konzern die Zusammenarbeit mit der McLaren Group Ltd. geändert; in diesem Zusammenhang ergab sich ein Aufwand vor Steuern von 87 Mio. € (siehe auch Anmerkung 34). Ferner entstand ein Aufwand vor Steuern von 79 Mio. € aus der im Jahr 2009 geänderten Vereinbarung zur Übernahme von Restwerttrisiken zwischen Daimler und unabhängigen Händlern (siehe auch Anmerkung 13).

Aufgrund der Neueinschätzung von Restwerten von Leasingfahrzeugen sind im Jahr 2008 nicht zahlungswirksame Aufwendungen von 465 Mio. € entstanden. Gegenläufig ergaben sich im Jahr 2008 im Zusammenhang mit der Umstellung eines Pensionsplans nachzuerrechnende Dienstzeiterträge von 84 Mio. €.

Daimler Trucks. Infolge der Optimierung und Neuausrichtung des operativen Geschäfts der Daimler Trucks North America ergaben sich in den Jahren 2009 und 2008 Aufwendungen von 95 Mio. € und 233 Mio. €; davon entfallen 68 Mio. € und 32 Mio. € auf nicht zahlungswirksame Aufwendungen (siehe auch Anmerkung 4). Der im Jahr 2009 beschlossene Plan zur umfassenden Neuausrichtung des operativen Geschäfts der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) führte im Berichtsjahr zu Aufwendungen von 245 Mio. €; davon betreffen 50 Mio. € nicht zahlungswirksame Aufwendungen (siehe auch Anmerkung 4).

Das EBIT des Jahres 2008 ist durch nachzuerrechnende Dienstzeiterträge, die im Zusammenhang mit der Umstellung eines Pensionsplans anfielen, mit 29 Mio. € positiv beeinflusst.

Aufgrund der Veräußerung von Immobilien ergab sich im Geschäftsjahr 2007 ein positiver Effekt auf das EBIT von 78 Mio. € (siehe auch Anmerkung 2). Die Anpassung bestehender Pensionspläne bei MFTBC führte zudem im Jahr 2007 zu einem Ertrag von 86 Mio. €.

Daimler Financial Services. Das EBIT des Jahres 2009 beinhaltet Aufwendungen von 100 Mio. € aus dem Verkauf bzw. der Bewertung zur Veräußerung vorgesehener nicht fahrzeugbezogener Vermögenswerte (vergleiche Anmerkungen 2 und 18).

Überleitungen. Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich wie folgt:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	(1.283)	5.625	8.383
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen ^{1,2}	85	(1.108)	1.094
Sonstige zentrale Posten	(483)	(1.797)	(802)
Eliminierungen	168	10	35
Konzern-EBIT	(1.513)	2.730	8.710
Zinsergebnis	(785)	65	471
Ergebnis vor Ertragsteuern	(2.298)	2.795	9.181
Summe Segmentvermögenswerte	119.219	126.763	115.685
Beteiligungsbuchwerte von at equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	3.858	3.719	4.499
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ³	2.536	3.110	1.940
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ³	13.346	7.975	18.119
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	(10.138)	(9.342)	(5.149)
Konzern-Vermögenswerte	128.821	132.225	135.094
Summe Segmentschulden	95.224	98.335	93.827
Schulden aus Ertragsteuern ³	950	(81)	(218)
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ³	10.709	9.998	9.546
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	(9.889)	(8.757)	(6.291)
Konzern-Schulden	96.994	99.495	96.864

1 Beinhaltet im Wesentlichen die anteiligen Ergebnisse und Beteiligungsbuchwerte von EADS, Tognum und Chrysler. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 12.

2 Die Beträge der Jahre 2008 und 2007 enthalten auch realisierte Ergebnisse von 130 Mio. € und 1.452 Mio. € im Zusammenhang mit der Übertragung von EADS-Anteilen.

3 Industriegeschäft.

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

Innerhalb der Überleitung auf das Konzern-EBIT sind in der Zeile »Sonstige zentrale Posten« Chrysler-bezogene Aufwendungen enthalten; diese beliefen sich im Jahr 2009 auf 0,3 Mrd. € und im Jahr 2008 auf 1,8 Mrd. €. Des Weiteren berücksichtigt diese Zeile in den Jahren 2008 und 2007 Erträge aus Immobilienverkäufen (2008: 449 Mio. € - Grundstücke und Gebäude am Potsdamer Platz; 2007: 73 Mio. € - 50%-Anteil an Wohnstätten Sindelfingen).

Die Überleitung zu den Zugängen zu langfristigen Vermögenswerten des Konzerns enthalten im Jahr 2007 Zugänge der Chrysler-Aktivitäten in Höhe von 6.952 Mio. €. Davon entfallen 191 Mio. € auf Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und 1.320 Mio. € auf Sachinvestitionen.

Bezogen auf die Überleitung zu den Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte des Konzerns entfallen im Jahr 2007 auf die Chrysler-Aktivitäten 2.828 Mio. €. Darin enthalten sind 108 Mio. € Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und 1.022 Mio. € Abschreibungen auf Sachanlagen.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen.

Die Außenumsätze stellen sich wie folgt dar:

	Deutschland	Westeuropa ¹	USA	Sonstige amerikanische Länder	Asien	Sonstige Länder	Daimler-Konzern
in Millionen €							
2009	18.788	17.670	16.569	6.159	12.435	7.303	78.924
2008	21.832	24.444	19.956	7.723	13.840	10.674	98.469
2007	22.582	27.171	21.846	7.310	11.918	10.742	101.569

¹ ohne Deutschland

Die langfristigen Vermögenswerte sind regional wie folgt aufgeteilt:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Deutschland	23.452	21.426	19.542
USA	8.937	10.759	11.819
Übrige Länder	8.861	8.687	8.129
	41.250	40.872	39.490

32. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die »Net Assets« und der »Value Added« dar. Die Ermittlung der Konzern-Net-Assets erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die industriellen Segmente sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Daimler Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet.

Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und stellen sich wie folgt dar:

	2009	2008
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	11.373	10.475
Daimler Trucks	6.720	6.340
Mercedes-Benz Vans	1.728	1.836
Daimler Buses	1.221	1.308
Daimler Financial Services ¹	4.671	4.478
Net Assets der Segmente	25.713	24.437
Beteiligungsbuchwerte von at equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	3.591	4.152
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	2.944	1.941
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ³	(470)	936
Net Assets Daimler-Konzern	31.778	31.466

¹ Eigenkapital

² Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

³ Industriegeschäft

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den »Value Added« ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8% nach Steuern.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Optimierung der Kapitalkosten, die zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung der Net Assets gewährleistet wird. Darüber hinaus wird die Kapitalstruktur, und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Die Maßnahmen zur Verbesserung der Kapitalstruktur umfassen unter anderem auch die in den Jahren 2008 und 2007 durchgeführten Aktienrückkäufe (siehe Anmerkung 19).

33. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG wie folgt:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – unverwässert	(2.640)	1.348	3.979
Verwässerungseffekte im Konzernergebnis	-	-	-
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – verwässert	(2.640)	1.348	3.979
in Millionen Aktien			
Gewogener Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert	1.003,8	957,7	1.037,8
Verwässerungseffekt durch Stock Options	-	2,2	9,5
Gewogener Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien – verwässert	1.003,8	959,9	1.047,3

Für die Jahre 2009, 2008 und 2007 wurden Stock Options, die zum Bezug von 22,4 Mio., 11,3 Mio. und 7,8 Mio. Daimler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan gewährt wurden, nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (verwässert) einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der Daimler-Aktie in diesen Perioden lagen.

34. 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 der folgenden Tabelle dargestellt:

	2009	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		2009	Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2009	2008
in Millionen €										
Assoziierte Unternehmen	936	1.738	504	1.132	1.526	523	146	588	27	1.370
Gemeinschaftsunternehmen	504	602	624	54	306	50	106	133	178	264

Aufwendungen und Erträge aus den Geschäftsbeziehungen mit Chrysler, die bis zur Abgabe des 19,9%-Anteils an der Chrysler Holding LLC (Chrysler Holding) am 3. Juni 2009 noch entstanden sind, sind in der Zeile »Assoziierte Unternehmen« in obiger Tabelle berücksichtigt. Darin enthalten ist ein Ertrag von insgesamt 0,1 Mrd. €, der aus der rechtlichen Übertragung der internationalen Chrysler-Vertriebsaktivitäten an Chrysler im ersten Quartal 2009 entstand. Des Weiteren hat sich der Konzern im Zusammenhang mit der Abgabe des 19,9%-Anteils an der Chrysler Holding verpflichtet, Zahlungen in Höhe von insgesamt 0,6 Mrd. US-\$ zugunsten von Chrysler-Pensionsplänen zu leisten (siehe auch Anmerkung 2); die sich daraus ergebenden Aufwendungen sind ebenfalls in obiger Tabelle enthalten. Aufgrund des Abgangs der Beteiligung an Chrysler waren zum 31. Dezember 2009 keine Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Chrysler-Gesellschaften mehr zu berichten.

Im Zusammenhang mit der Neuordnung der Formel-1-Aktivitäten des Konzerns hat Daimler im November 2009 mit der McLaren Group Ltd. (McLaren), einem assoziierten Unternehmen des Konzerns, vereinbart, die Zusammenarbeit zu ändern. McLaren wird in zwei Schritten den vom Daimler-Konzern gehaltenen 40%-Anteil zurückkaufen; bereits im November 2009 hat McLaren einen 28,6%-Anteil von Daimler übernommen. Den verbliebenen Anteil wird McLaren bis zum Ende des Jahres 2011 von Daimler zu einem festgelegten Preis zurücknehmen; zum 31. Dezember 2009 belief sich das noch vorhandene Gesamtinvestment in McLaren auf 26 Mio. €. Der Konzern hat sich im Rahmen dieser Transaktion bereit erklärt, bestehende Verpflichtungen, beispielsweise die Unterstützung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von McLaren bis Ende 2011, durch eine Einmalzahlung abzugelten. Zudem hat sich Daimler verpflichtet, McLaren weiter mit Formel-1-Motoren zu beliefern. Die zwischen dem Konzern und der McLaren Automotive Ltd., einer 100%igen Tochtergesellschaft der McLaren Group Ltd., bisher bestehende Vereinbarung über die Produktion des Mercedes McLaren Sportwagens SLR wurde zum Jahresende 2009 beendet.

Durch den Anteilsverkauf hat der Konzern seinen maßgeblichen Einfluss bei McLaren aufgegeben. Dementsprechend beendete Daimler im November 2009 die Einbeziehung von McLaren nach der Equity-Methode; die bis zu diesem Zeitpunkt noch angefallenen Transaktionen mit McLaren sind in der Tabelle oben enthalten. Aus der im November 2009 mit McLaren geschlossenen Vereinbarung resultierte im Jahr 2009 ein Aufwand von insgesamt 87 Mio. €, der dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet wurde; dieser ist in obiger Tabelle nicht enthalten.

Darüber hinaus entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Geschäftsbeziehungen mit dem assoziierten Unternehmen Tognum AG (Tognum). Der Konzern hat im Jahr 2008 den Minderheitsanteil an Tognum erworben (siehe auch Anmerkung 2).

Zum Jahresende 2009 hat der Konzern mit Kamaz OAO, einem weiteren assoziierten Unternehmen, auf Basis bestehender vertraglicher Vereinbarungen beschlossen, zwei Gemeinschaftsunternehmen zu gründen. Zielsetzung dieser Gemeinschaftsunternehmen ist es, in Russland Lkw der Marken Mercedes-Benz und Fuso zu vertreiben sowie bestimmte Baureihen dieser Marken zu produzieren. Zudem sollen Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra vertrieben werden.

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

Im Jahr 2008 sind bezüglich BBDC weitere Aufwendungen in Höhe von 293 Mio. € im Konzern angefallen, die im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler standen. Ein Betrag von 42 Mio. € wurde im Jahr 2009 zahlungswirksam (2008: 186 Mio. €). Zum 31. Dezember 2009 bestand eine Rückstellung in Höhe von 174 Mio. € (für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 2).

Die Aufwendungen und der Stand der Rückstellung sind in der obigen Tabelle unter den Beziehungen zu Gemeinschaftsunternehmen enthalten.

Darüber hinaus entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Geschäftsbeziehungen mit dem Gemeinschaftsunternehmen MTU Detroit Diesel Australia Pty. Ltd. (MTU). MTU vertreibt Off- und On-Highway-Motoren sowie Getriebe für Nutzfahrzeuge. Die erbrachten Lieferungen und Leistungen sind in der obigen Tabelle unter den Beziehungen zu Gemeinschaftsunternehmen enthalten.

Im Zusammenhang mit seiner 45%igen Eigenkapitalbeteiligung an Toll Collect hat Daimler Garantien ausgegeben, die in der Tabelle nicht enthalten sind (für weitere Informationen siehe Anmerkung 28).

Im ersten Quartal 2008 haben Daimler, die Ford Motor Company (Ford) und Ballard Power Systems, Inc. (Ballard) die Transaktion zur Reorganisierung ihrer Aktivitäten im Bereich der automobilbezogenen Brennstoffzellenentwicklung abgeschlossen. In diesem Zusammenhang kaufte Ballard die an ihr bislang von Daimler und Ford gehaltenen Anteile vollständig zurück. Die Vertreter von Daimler und Ford im Aufsichtsrat von Ballard legten ihre Mandate nieder. Als Gegenleistung erhielt Daimler einen 50,1%-Anteil an der neu gegründeten Gesellschaft AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corporation (AFCC), die das automobilbezogene Brennstoffzellengeschäft von Ballard fortführt. Zudem erhielt der Konzern die notwendigen Patente und Nutzungsrechte in diesem Bereich sowie Barmittel in Höhe von 24 Mio. €. Die restlichen Anteile an der AFCC werden von Ford und Ballard gehalten. Infolge der Veräußerung der Ballard-Anteile realisierte der Konzern im Jahr 2008 einen Ertrag vor Steuern von 30 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile »Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzinvestitionen« berücksichtigt ist. Da Daimler und Ford die Geschäftstätigkeiten der AFCC gemeinsam leiten, bezieht Daimler die Beteiligung an der AFCC nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Die Geschäftsbeziehungen mit AFCC sind in obiger Tabelle in der Zeile »Gemeinschaftsunternehmen« enthalten.

Organmitglieder. Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Gesellschaften des Daimler-Konzerns unterhalten von Zeit zu Zeit im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit Beziehungen mit Gesellschaften der Lagardère-Gruppe. Darunter fallen der Erwerb von Gütern und Dienstleistungen (hauptsächlich Werbung) durch Gesellschaften des Daimler-Konzerns sowie der Verkauf oder die Vermietung von Fahrzeugen oder die Bereitstellung von Finanzdienstleistungen durch Daimler an Gesellschaften der Lagardère-Gruppe.

Arnaud Lagardère, der im April 2005 Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG wurde, ist persönlich haftender Gesellschafter und Geschäftsführer der Muttergesellschaft der Lagardère-Gruppe, Lagardère SCA, einer börsennotierten Gesellschaft.

Im Jahr 2007 erhielt Mark Wössner, ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG, gemeinsam mit zwei anderen Gesellschaftern Mietzahlungen für die Vermietung von Grundstücken und Gebäuden von der Westfalia Van Conversion GmbH (Westfalia). Die Mietzahlungen betragen insgesamt 0,9 Mio. €. Der Konzern veräußerte seine 100%-Beteiligung an Westfalia im Oktober 2007. Mark Wössner ist am 8. April 2009 aus dem Aufsichtsrat der Daimler AG ausgeschieden.

Im Jahr 2007 entstanden Daimler Kosten in Höhe von 0,7 Mio. US-\$ für Werbung und Marketingmaßnahmen in einer US-Zeitschrift. Earl G. Graves, ehemaliges Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG, war zu dieser Zeit Chairman, Chief Executive Officer und alleiniger Anteilseigner der obersten Muttergesellschaft dieser Zeitschrift.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern sind in Anmerkung 35 enthalten.

Anteilseigner. Der Konzern verkauft Fahrzeuge über einen Händler in der Türkei, der auch Mitgesellschafter einer Tochtergesellschaft des Konzerns ist. Darüber hinaus bestehen Geschäftsbeziehungen zu Fahrzeugimporteuren in einigen anderen Ländern, die auch Anteile an Tochtergesellschaften des Konzerns halten. Aus diesen Geschäftsbeziehungen resultierten im Jahr 2009 Umsatzerlöse von 0,2 (2008: 0,2; 2007: 0,2) Mrd. €. Zudem ergaben sich im Jahr 2009 Aufwendungen von 27 (2008: 36) Mio. € im Zusammenhang mit diesen Transaktionen; die Aufwendungen entstanden im Wesentlichen durch Abschreibungen auf bezogene Fahrzeuge.

35. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des Konzernlageberichts ist (siehe Seite 156 f.), individualisiert dargestellt.

Vergütung Vorstand. Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler AG berechnen sich aus der Summe der zufließenden Barvergütungen (Grundgehalt und Jahresbonus), dem Wert des gebuchten Personalaufwands bzw. des Ertrags aus aktienorientierter Vergütung und der Summe steuerpflichtiger geldwerter Vorteile. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Im Jahr 2009 entfielen 4,8 (2008: 6,2; 2007: 7,2) Mio. € auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige, und 1,8 (2008: 1,5; 2007: 17,0) Mio. € auf kurzfristig variable, d. h. kurzfristig erfolgsbezogene, Vergütungskomponenten. Zudem ergab sich im Jahr 2009 ein Aufwand von 4,5 (2008: Ertrag von 22,5; 2007: Aufwand von 30,3) Mio. € für im Berichtsjahr und in den Vorjahren gewährte variable erfolgsabhängige Vergütungskomponenten mit mittel- und langfristiger Anreizwirkung. In Summe entspricht dies für das Jahr 2009 einem Aufwand von 11,1 (2008: Ertrag von 14,8; 2007: Aufwand von 54,5) Mio. €. Der Ertrag aus aktienorientierter Vergütung im Jahr 2008 resultierte aus der Auflösung von Rückstellungen infolge der negativen Aktienkursentwicklung. Die Angaben zur fixen und kurzfristig erfolgsbezogenen Vergütung für das Jahr 2007 beinhalten auch Zahlungen an die im Jahr 2007 im Rahmen der Chrysler-Transaktion ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder. Diese erhielten zusätzlich für das Jahr 2007 Boni und Abfindungen in Höhe von 19,3 Mio. € im Zusammenhang mit der Transaktion und ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand.

Der Rückgang der Grundvergütung beruhte auf dem seit dem 1. Mai 2009 wirksamen und bis 30. Juni 2010 geltenden freiwilligen Gehaltsverzicht des Vorstands in Höhe von 15% der Grundvergütung vor dem Hintergrund der im Unternehmen vereinbarten Maßnahmen zur Senkung der Arbeitskosten sowie auf der Reduzierung der Zahl der Vorstandsmitglieder im Jahr 2009.

Die Pensionsverträge der vor dem Jahr 2005 bestellten deutschen Vorstandsmitglieder und Führungskräfte beinhalteten bis zum Jahr 2005 Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der Grundvergütung errechnete. Diese Pensionsansprüche blieben bestehen und wurden auf dem damaligen Niveau eingefroren (70% für Dr. Dieter Zetsche, 69% für Günther Fleig, 60% für Dr. Rüdiger Grube und Dr. Thomas Weber, 50% für Andreas Renschler und Bodo Uebber sowie 35% für Wilfried Porth). Die Ruhegehaltszahlungen beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet, bzw. als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis vor dem 60. Lebensjahr aufgrund von Dienstunfähigkeit endet. Es erfolgt eine jährliche Erhöhung um 3,5% (Wilfried Porth: gemäß den gesetzlichen Regelungen).

Ähnlich der Altersversorgung der deutschen Belegschaft ist eine Witwen- und Waisenregelung vorgesehen.

Die Pensionsansprüche von Herrn Porth wurden ebenfalls im Jahr 2005 festgelegt, jedoch mit Bezug auf seine damalige Tätigkeit und Vergütung auf der Führungsebene unterhalb des Vorstands. Mit Wirkung zum Beginn des Jahres 2006 wurden alle zuvor benannten Pensionsverträge auf ein neues Altersversorgungssystem umgestellt. Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich aus einem Beitrag in Höhe von 15% der Summe seiner Grundvergütung und dem tatsächlich erreichten Jahresbonus zusammen, multipliziert mit einem Altersfaktor auf Basis eines Rechnungszinses von derzeit 6% (Wilfried Porth: 5%). Dieser Pensionsplan kommt frühestens mit Erreichen des 60. Lebensjahres zur Auszahlung.

Der Dienstzeitaufwand für die im Geschäftsjahr 2009 erdienten Versorgungsansprüche des Vorstands lag bei 1,7 (2008: 2,5; 2007: 2,2) Mio. €.

Die Zahlung einer Abfindung an ein Vorstandsmitglied ist im Falle der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses nicht vorgesehen. Allein für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses im gegenseitigen Einvernehmen enthalten die Vorstandsverträge, die zudem in der Regel nur für eine Laufzeit von drei Jahren abgeschlossen werden, eine Zusage auf Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung erfolgsbezogener Vergütungskomponenten besteht dagegen nur zeitanteilig bis zum Tag des Ausscheidens aus der Gesellschaft. Der Anspruch auf die Auszahlung der erfolgsbezogenen Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung orientiert sich an den festgelegten Ausübungsbedingungen der jeweiligen Pläne. Ausscheidende Vorstandsmitglieder können für den Zeitraum beginnend nach dem Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit Ruhegehaltszahlungen in Höhe der im vorherigen Abschnitt beschriebenen, bis 2005 erteilten Zusagen und eine Fahrzeuggestellung erhalten.

Durch diese Regelungen und aufgrund der Tatsache, dass Vorstandsverträge bei der Daimler AG nach einer im Jahr 2006 erfolgten Festlegung des Aufsichtsrats sowohl bei der ersten Bestellung als auch bei einer Wiederbestellung in der Regel nur mit einer Laufzeit von drei Jahren abgeschlossen werden, bleibt die Daimler AG deutlich unter der vom Deutschen Corporate Governance Kodex angeregten Grenze von zwei Jahresvergütungen bei Abfindungsleistungen.

Die im Jahr 2009 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 16,1 (2008: 19,1; 2007: 67,9) Mio. €. Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen betragen am 31. Dezember 2009 insgesamt 192,8 (2008: 167,0) Mio. €.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütung Aufsichtsrat. Die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG lag im Jahr 2009 bei 2,6 (2008: 2,8; 2007: 2,1) Mio. €.

Im April 2009 beschloss der Aufsichtsrat, einen Solidarbeitrag zu den Maßnahmen zur Senkung der Arbeitskosten zu leisten und auf 10% der jeweiligen individuellen Vergütungskomponenten im Zeitraum 1. Mai 2009 bis 30. Juni 2010 zu verzichten.

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeiten der Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden in den Jahren 2007 bis 2009 keine Vergütungen gewährt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen. Ausgenommen davon sind die Vergütungen und sonstigen Leistungen der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihren Arbeitsverträgen.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

36. Honorare des Abschlussprüfers

Die Honorare des Abschlussprüfers KPMG für Dienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2009	2008	2007
in Millionen €			
Prüfungshonorare	44	50	63
Prüfungsnah Honorare	2	2	3
Steuerberatungshonorare	.	1	2
Übrige Honorare	1	2	3
	47	55	71

37. Zusätzliche Angaben

Inanspruchnahme des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB. Einige Kapitalgesellschaften bzw. Personenhandelsgesellschaften, die verbundene konsolidierte Unternehmen der Daimler AG sind und für die der Konzernabschluss der Daimler AG der befreiende Konzernabschluss ist, nehmen die Befreiungsmöglichkeit des § 264 Abs. 3 bzw. des § 264b HGB hinsichtlich der Offenlegung ihrer Abschlüsse in Anspruch; die mit Stern (*) gekennzeichneten Gesellschaften nehmen zusätzlich die Erleichterung hinsichtlich der Erstellung eines Lageberichts in Anspruch:

- American Auto Handels GmbH*
- Anlagenverwaltung Daimler AG & Co. OHG Berlin*
- Auto-Henne GmbH*
- CARS Technik & Logistik GmbH*
- Daimler AG & Co. Wertpapierhandel OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "AMICITIA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG*
- Daimler-Benz AG & Co. "FIDELIS" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG*
- Daimler-Benz AG & Co. "GENEROSA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG*
- Daimler-Benz AG & Co. "HABITUDO" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG*
- Daimler-Benz AG & Co. "IUVENTA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG*
- Daimler-Benz AG & Co. "LEGITIMA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG*
- Daimler-Benz AG & Co. "NEGOTIA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG*
- Daimler-Benz AG & Co. "OPTIMA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG*
- Daimler-Benz AG & Co. "REGINA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG*
- Daimler-Benz AG & Co. "CUSTODIA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "DIALOGA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "DIGNITAS" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "EFFICIENTA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "GEOMETRIA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "NOBILITAS" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "PROSPERA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "PRUDENTIA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "VEHICULA" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler-Benz AG & Co. "VERITAS" Grundstücksvermietung Potsdamer Platz OHG
- Daimler Export and Trade Finance GmbH*
- Daimler Financial Services AG*
- Daimler Fleet Management GmbH*
- Daimler Insurance Services GmbH*
- Daimler Re Brokers GmbH*
- Daimler Real Estate GmbH*
- Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH*

- Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH*
- Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH*
- debis Industriehandel GmbH*
- EHG Elektroholding GmbH
- EvoBus GmbH
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Auto-Henne GmbH & Co. OHG
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. OHG*
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG*
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Henne-Unimog GmbH & Co. OHG
- Grundstücksverwaltungsgesellschaft Mercedes-Benz AG & Co. OHG*
- Henne-Unimog GmbH*
- Maschinenfabrik Esslingen AG & Co. OHG*
- MDC Equipment GmbH*
- MDC Power GmbH*
- Mercedes-AMG GmbH*
- Mercedes-Benz Banking Service GmbH*
- Mercedes-Benz Accessories GmbH*
- Mercedes-Benz CharterWay GmbH*
- Mercedes-Benz Leasing GmbH*
- Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH*
- Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH*
- Mercedes-Benz Minibus GmbH
- Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH*
- Taunus-Auto-Verkaufs GmbH*
- Zweite DC Immobilien GmbH & Co. Projekt Wörth KG

Angaben zum Beteiligungsbesitz. Die Angaben zum Beteiligungsbesitz gemäß § 313 HGB erfolgen in einer gesonderten Aufstellung.

Deutscher Corporate Governance Kodex. Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite von Daimler unter http://www.daimler.com/Projects/c2c/channel/documents/1790924_daimler_declaration_91216_d.pdf dauerhaft zugänglich gemacht.

Drittunternehmen. Zum 31. Dezember 2009 hielt der Konzern eine Beteiligung an einem wesentlichen Drittunternehmen im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Name der Gesellschaft	Tata Motors Limited
Sitz der Gesellschaft	Mumbai, Indien
Höhe des Anteils (in %) ¹	4,71
Eigenkapital (in Millionen €) ²	881
Ergebnis (in Millionen €) ²	(386)

¹ Zum 31. Dezember 2009.

² Angaben auf Basis des landesrechtlichen Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. April 2008 bis 31. März 2009.

Zehnjahresübersicht ¹

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Werte in Millionen €										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz ²	160.278	150.422	147.408	136.437	142.059	95.209	99.222	101.569	98.469	78.924
Personalaufwand ³	26.500	25.095	24.163	24.287	24.216	24.650	23.574	20.256	15.066	14.073
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	7.241 -	5.848 -	5.942 -	5.571 -	5.658 -	3.928 591	3.733 715	4.148 990	4.442 1.387	4.181 1.285
Operating Profit/EBIT ¹	9.752	(1.346)	6.827	5.686	5.754	2.873	4.992	8.710	2.730	(1.513)
Operating Profit/EBIT ¹ in % des Umsatzes	6,1%	(0,9%)	4,6%	4,2%	4,1%	3,0%	5,0%	8,6%	2,8%	(1,9%)
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentliches Ergebnis	4.280	(1.703)	6.439	596	3.535	2.426	4.902	9.181	2.795	(2.298)
Net Operating Income/Net Operating Profit ¹	8.796	332	6.116	1.467	3.165	4.834	4.032	4.123	1.370	(2.102)
in % der Net Assets (RONA)	14,8%	0,5%	9,4%	2,5%	5,7%	10,0%	8,3%	10,5%	4,4%	(6,6%)
Konzernergebnis	7.894	(593)	5.098	448	2.466	4.215	3.783	3.985	1.414	(2.644)
Konzernergebnis je Aktie (€)	7,87	(0,59)	5,06	0,44	2,43	4,09	3,66	3,83	1,41	(2,63)
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	7,80	(0,59)	5,03	0,44	2,43	4,08	3,64	3,80	1,40	(2,63)
Dividendensumme	2.358	1.003	1.519	1.519	1.519	1.527	1.542	1.928	556	0
Dividende je Aktie (€)	2,35	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	2,00	0,60	0,00
Dividende und Steuergutschrift ⁴ je Aktie (€)	3,36	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aus der Bilanz										
Sachanlagen	40.145	41.180	36.285	32.933	34.017	35.295	32.747	14.650	16.087	15.965
Vermietete Gegenstände	33.714	36.002	28.243	24.385	26.711	34.236	36.949	19.638	18.672	18.532
Sonstige langfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	-	76.200	67.507	39.686	42.077	40.044
Vorräte	16.283	16.754	15.642	14.948	16.805	19.699	18.396	14.086	16.805	12.845
Liquide Mittel	12.510	14.536	12.439	14.296	11.666	8.063	8.409	15.631	6.912	9.800
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	-	54.519	53.626	31.403	31.672	31.635
Bilanzsumme	199.274	207.616	187.527	178.450	182.872	228.012	217.634	135.094	132.225	128.821
Eigenkapital	42.422	38.928	35.076	34.486	33.522	35.957	37.346	38.230	32.730	31.827
davon: Gezeichnetes Kapital	2.609	2.609	2.633	2.633	2.633	2.647	2.673	2.766	2.768	3.045
Eigenkapitalquote Konzern	20,1%	18,3%	17,9%	18,5%	17,5%	15,1%	16,5%	26,9%	24,3%	24,7%
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft	31,2%	25,7%	24,9%	26,1%	25,2%	23,7%	27,1%	43,7%	42,7%	42,6%
Langfristige Schulden	-	-	-	-	-	96.823	90.452	47.998	47.313	49.456
Kurzfristige Schulden	-	-	-	-	-	95.232	89.836	48.866	52.182	47.538
Nettoliquidität im Industriegeschäft	1.330	(4.768)	380	1.774	2.193	8.016	9.861	12.912	3.106	7.285
Net Assets im Durchschnitt	59.496	66.094	65.128	59.572	55.885	48.313	48.584	39.187	31.466	31.778

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Werte in Millionen €										
Aus der Kapitalflussrechnung³										
Investitionen in Sachanlagen	10.392	8.896	7.145	6.614	6.386	6.480	5.874	4.247	3.559	2.423
Abschreibungen	-	-	-	-	-	7.363	7.169	4.146	3.023	3.264
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ^{2, 5}	16.017	15.944	15.909	13.826	11.060	11.032	14.337	7.146	(786)	10.961
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ^{2, 5}	(32.709)	(13.287)	(10.839)	(13.608)	(16.682)	(10.237)	(15.857)	26.479	(4.812)	(8.950)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	14.512	1.859	(5.490)	2.518	2.549	(1.284)	2.396	(25.204)	(2.915)	1.057
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	(5.571)	(1.392)	7.271	3.877	1.757	2.423	2.679	7.637	(3.915)	2.706
Börsenkennzahlen										
Jahresendkurs Frankfurt (€)	44,74	48,35	29,35	37,00	35,26	43,14	46,80	66,50	26,70	37,23
New York (US-\$)	41,20	41,67	30,65	46,22	48,05	51,03	61,41	95,63	38,28	53,30
Durchschnittl. Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.003,2	1.003,2	1.008,3	1.012,7	1.012,8	1.014,7	1.022,1	1.037,8	957,7	1.003,8
Durchschnittl. Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.013,9	1.003,2	1.013,9	1.012,7	1.014,5	1.017,7	1.027,3	1.047,3	959,9	1.003,8
Rating										
Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	A	BBB+	BBB+	BBB	BBB	BBB	BBB	BBB+	A-	BBB+
Moody's	A2	A3	A3	A3	A3	A3	Baa1	A3	A3	A3
Fitch	-	-	-	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-	BBB+
DBRS	-	-	-	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)										
	449.594	379.544	370.677	370.684	379.019	296.109	277.771	271.704	274.330	258.628

1 Werte für die Jahre 2000 bis 2004 nach US-GAAP, ab 2005 nach IFRS.

2 Werte für die Jahre 2007 und 2008 angepasst um die Effekte im Zusammenhang mit der Änderung von IAS 16 und IAS 7 (vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs).

3 Bis 3. August 2007 einschließlich Chrysler.

4 Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre. Aufgrund des Körperschaftsteuer-Systemwechsels entfällt ab 2001 die Steuergutschrift.

5 Jahre vor 2002 nicht angepasst um die Effekte aus vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Ad-hoc-Publizität. Insiderinformationen, die sich auf die Gesellschaft oder die von ihr begebenen Finanzinstrumente beziehen, veröffentlicht Daimler entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen unverzüglich, auch außerhalb der regelmäßigen Berichterstattung.

BlueEFFICIENCY. Effizienzpakete zur Kraftstoffeinsparung. Dazu gehören innermotorische Maßnahmen, Karosserie-Gewichtseinsparungen, Leichtlaufreifen, Aerodynamik-Optimierungen, die ECO Start-Stopp-Funktion und Weiteres. So kann der Kraftstoffverbrauch um bis zu 12% gesenkt werden.

BLUETEC. Ist eine Kombination innermotorischer Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen mit einer Abgasnachbehandlung. Durch eine optimierte Verbrennung wird die Effizienz von Dieselmotoren bei Pkw und Nutzfahrzeugen erhöht und ein SCR-Katalysator reduziert den Schadstoffausstoß.

Code of Ethics. Der Ethik-Kodex gilt für die Mitglieder des Vorstands und Personen mit besonderer Verantwortung für die Inhalte der Finanzberichterstattung. Die in dem Kodex enthaltenen Vorschriften sind darauf ausgerichtet, Fehlverhalten zu vermeiden und ethisches Verhalten sowie eine korrekte Veröffentlichung von Unternehmensinformationen sicherzustellen.

Compliance. Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung von allen für das Geschäftsmodell relevanten Gesetzen, Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen sowie den zugehörigen internen Richtlinien und Verfahren bei allen Aktivitäten von Daimler.

Corporate Governance. Unter dem Stichwort Corporate Governance werden Fragen der Unternehmensführung und -kontrolle diskutiert. Die Gestaltung der Corporate Governance der Daimler AG wird vom deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht sowie von internationalen Kapitalmarktgesetzen und Börsenzulassungsregeln bestimmt.

CSR – Corporate Social Responsibility. Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, die ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

EBIT. Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar (vgl. S. 73 ff.).

EBSC – Externe (engl. External) Balanced Scorecard. Die EBSC ist ein Instrument zur Entwicklung strategischer Lieferanten. Unsere strategischen Ziele für eingekaufte Produkte und Leistungen sind darin in messbare Kennzahlen übersetzt und ermöglichen somit unseren Einkaufsmitarbeitern als auch unseren Zulieferern einen objektiven Vergleich.

Equity-Methode. Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie gegebenenfalls an Gemeinschaftsunternehmen und an Konzernunternehmen, die nicht vollständig konsolidiert werden.

Fair Value. Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Goodwill. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzelnen identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigen, wird als Geschäftswert (Goodwill) angesetzt.

Hybridantriebe. Sie kombinieren Verbrennungs- und Elektromotoren, die abhängig von Fahrzeugtyp und Fahrsituation einzeln oder gemeinsam betrieben werden.

IFRS – International Financial Reporting Standards. Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden.

Integrity Code. Die Verhaltensrichtlinie (Integrity Code) gilt seit 1999 und wurde im Jahr 2003 überarbeitet und erweitert. Sie legt für alle Beschäftigten weltweit verbindliche Verhaltensregeln fest.

Kapitalkosten. Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab (vgl. S. 76 f.).

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

Lithium-Ionen-Batterie. Sie bildet die Basis für künftige Elektroantriebe. Im Vergleich zu herkömmlichen Batterien ist sie deutlich platzsparender, hat eine höhere Leistungsfähigkeit, kurze Ladezeiten und eine lange Lebensdauer.

Stichwortverzeichnis

Nachhaltigkeit. Nachhaltigkeit bedeutet, natürliche Ressourcen so zu nutzen, dass auch künftige Generationen ihre Bedürfnisse erfüllen können. Aus Unternehmenssicht sind für nachhaltiges Wirtschaften ökonomische, ökologische und soziale Aspekte zu berücksichtigen.

Net Assets. Die Net Assets stellen das gebundene Kapital des Konzerns sowie der industriellen Geschäftsfelder dar. Die für Daimler Financial Services relevante Kapitalbasis ist das Eigenkapital (vgl. S. 76 ff.).

Net Operating Profit. Der Net Operating Profit stellt die für die Erfolgsmessung des Konzerns relevante operative Ergebnisgröße nach Steuern dar.

Rating. Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen vergeben wird.

ROE – Return on Equity. Zur Beurteilung der Rentabilität von Daimler Financial Services wird auf die Eigenkapitalrendite (ROE) abgestellt. Der ROE ist definiert als Quotient aus EBIT und Eigenkapital.

ROS – Return on Sales. Zur Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder wird auf die Umsatzrendite (ROS) abgestellt. Die Umsatzrendite ist definiert als Quotient aus EBIT und Umsatz.

Sarbanes-Oxley Act. Der Sarbanes-Oxley Act wurde im Jahr 2002 in den USA erlassen. Als Folge wurden weitere Regelungen zum Schutz der Anleger geschaffen. Diese erweitern unter anderem die Verantwortlichkeiten des Managements und des Prüfungsausschusses. Insbesondere die Anforderungen an die Genauigkeit und Vollständigkeit von veröffentlichten finanzwirtschaftlichen Informationen werden durch das Regelwerk verschärft; außerdem werden Offenlegungs- und Prüfungspflichten erweitert.

Value-at-Risk. Misst für ein gegebenes Portfolio den potenziellen künftigen Verlust (bezogen auf den Marktwert), der in einer bestimmten Periode und mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

Value Added (Wertbeitrag). Der Value Added gibt an, um wie viel die operative Ergebnisgröße die Kapitalkosten übersteigt. Bei einem positiven Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz (vgl. S. 76 ff.).

Absatz	70 f, 120, 124, 128, 130
Aktie	54 ff, 62
Bestätigungsvermerk	173
Brennstoffzelle	30 ff, 66, 138 f
Cash Flow	89 f, 178, 225
Change-of-Control	63
CO ₂ -Reduzierung	83 f, 137 f
Code of Ethics	166
Compliance	162 f
Corporate Governance	61, 144 ff
Dividende	55, 81
EADS	60, 63, 75, 202
EBIT	53 ff, 100
Eigenkapital	96, 208 ff
Equity-Methode	201 f
Ergebnis je Aktie (EPS)	54, 246
Ertragslage	73 ff
Ertragsteuern	81, 195 ff
Finanzergebnis	80, 98, 194
Global Excellence	64, 116, 127
Geschäftswerte	198
Hauptversammlung	57, 164
Hybrid	20 ff, 122, 131, 137
Integrity Code	162
Investitionen	91
Investor Relations	57
Konsolidierungskreis	182
Konzernergebnis	81, 174 f
Nachhaltigkeit	10 ff, 134 ff
Net Assets	76 ff
Pensionsverpflichtungen	96, 218 ff
Portfolioveränderungen	67 f, 189 ff
Rating	56, 94
ROE – Return on Equity	77
ROS – Return on Sales	77
Segmentberichterstattung	241 ff
Strategie	63 ff
Umsatz	72, 192 ff
Verbindlichkeiten	96, 223 ff
Vergütungssystem	156 ff, 249
Value Added	76 ff

Internationale Konzernrepräsentanzen

Ägypten, Kairo

Tel. +20 2 529 9110
Fax +20 2 529 9103

Argentinien, Buenos Aires

Tel. +54 11 4808 8719
Fax +54 11 4808 8702

Australien, Melbourne

Tel. +61 39 566 9104
Fax +61 39 566 9110

Belgien, Brüssel

Tel. +32 2 23311 33
Fax +32 2 23311 80

Brasilien, São Paulo

Tel. +55 11 4173 7171
Fax +55 11 4173 7118

Bulgarien, Sofia

Tel. +359 2 919 8811
Fax +359 2 945 4014

China, Peking

Tel. +86 10 8417 8177
Fax +86 10 8417 8077

Dänemark, Kopenhagen

Tel. +45 3378 5520
Fax +45 3378 5525

Deutschland, Berlin

Tel. +49 30 2594 1100
Fax +49 30 2594 1109

Frankreich, Paris

Tel. +33 1 39 23 5400
Fax +33 1 39 23 5442

Griechenland, Kifissia

Tel. +30 210 629 6700
Fax +30 210 629 6710

Großbritannien,

Milton Keynes
Tel. +44 190 8245 800
Fax +44 190 8245 802

Indien, Pune

Tel. +91 2135 673 800
Fax +91 2135 673 951

Indonesien, Jakarta

Tel. +62 21 3000 3600
Fax +62 21 8689 9103

Italien, Rom

Tel. +39 06 4144 2405
Fax +39 06 4121 9097

Japan, Tokio

Tel. +81 3 5572 7172
Fax +81 3 5572 7126

Kanada, Toronto

Tel. +1 416 847 7500
Fax +1 416 425 0598

Korea, Seoul

Tel. +82 2 2112 2555
Fax +82 2 2112 2501

Kroatien, Zagreb

Tel. +385 1 344 1251
Fax +385 1 348 1258

Malaysia, Kuala Lumpur

Tel. +603 2246 8811
Fax +603 2246 8812

Mazedonien, Skopje

Tel. +389 2 2580 000
Fax +389 2 2580 401

Mexico, Mexico City

Tel. +52 55 4155 2400
Fax +52 55 4155 5200

Niederlande, Utrecht

Tel. +31 3024 7 1259
Fax +31 3029 8 7258

Österreich, Salzburg

Tel. +43 662 447 8212
Fax +43 662 447 8334

Polen, Warschau

Tel. +48 22 312 7200
Fax +48 22 312 7201

Rumänien, Bukarest

Tel. +40 21 2004 501
Fax +40 21 2004 670

Russland, Moskau

Tel. +7 495 745 2616
Fax +7 495 745 2614

Singapur, Singapur

Tel. +65 6849 8321
Fax +65 6849 8621

Slowakei, Bratislava

Tel. +42 1 2492 94909
Fax +42 1 2492 94919

Spanien, Madrid

Tel. +34 91 484 6161
Fax +34 91 484 6019

Südafrika, Pretoria

Tel. +27 12 677 1502
Fax +27 12 666 8191

Taiwan, Taipeh

Tel. +886 2 2715 9696
Fax +886 2 2719 2776

Thailand, Bangkok

Tel. +66 2344 6100
Fax +66 2676 5234

Tschechien, Prag

Tel. +42 0 2710 77700
Fax +42 0 2710 77702

Türkei, Istanbul

Tel. +90 212 867 3330
Fax +90 212 867 4440

Ungarn, Budapest

Tel. +36 1 887 7002
Fax +36 1 887 7001

USA, Washington

Tel. +1 202 414 6746
Fax +1 202 414 6790

Vereinigte Arabische

Emirate, Dubai
Tel. +97 14 8833 200
Fax +97 14 8833 201

Vietnam, Ho-Chi-Minh-Stadt

Tel. +848 3588 9100
Fax +848 3895 8714

Informationen im Internet. Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie in der Rubrik Investor Relations. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte, Einzelabschlüsse der Daimler AG und Berichte an die US-Börsenaufsicht SEC abrufbar. Darüber erhalten Sie dort aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

www.daimler.com/investor

Publikationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Nachhaltigkeitsbericht (deutsch und englisch)
- Broschüre: Der Weg zur emissionfreien Mobilität (deutsch und englisch)
- Broschüre: Meilensteine der Fahrzeugsicherheit. Die Vision vom unfallfreien Fahren (deutsch und englisch)

www.daimler.com/ir/berichte

www.daimler.com/downloads/de

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der Daimler AG und der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellte Konzernabschluss, wurden von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen; sie werden beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers eingereicht und im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die genannten Publikationen können angefordert werden bei: Daimler AG, Investor Relations, HPC 0324, 70546 Stuttgart, telefonisch oder per Fax unter: +49 711 17 92287.

Daimler AG

70546 Stuttgart

Tel. +49 711 17 0

Fax +49 711 17 22244

www.daimler.com

Investor Relations

Tel. +49 711 17 95277

+49 711 17 92261

+49 711 17 95256

Fax +49 711 17 94075

ir.dai@daimler.com

Daimler weltweit

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services
Europa						
Produktionsstandorte	10	7	4	7	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	3.836	37
Umsatz (Mio. €)	23.223	6.559	5.404	2.453	-	5.001
Belegschaft	84.437	30.659	13.545	14.437	40.044	4.240
NAFTA						
Produktionsstandorte	1	16	1	3	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.507	6
Umsatz (Mio. €)	7.981	4.791	106	684	-	5.954
Belegschaft	2.992	14.164	72	1.687	2.954	1.314
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	1	1	1	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	535	6
Umsatz (Mio. €)	377	2.080	236	692	-	257
Belegschaft	904	10.910	1.609	1.064	86	289
Afrika						
Produktionsstandorte	1	1	-	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	262	1
Umsatz (Mio. €)	1.189	709	147	82	-	248
Belegschaft	4.776	988	-	-	-	295
Asien						
Produktionsstandorte	4	8	1	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.290	10
Umsatz (Mio. €)	7.777	3.795	214	243	-	370
Belegschaft	463	13.978	-	-	3.496	504
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	275	2
Umsatz (Mio. €)	740	429	108	83	-	166
Belegschaft	-	-	-	-	1.045	158

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Finanzkalender 2010

Jahrespressekonferenz

18. Februar 2010

Telefonkonferenz für Analysten und Investoren

18. Februar 2010

Vorlage des Geschäftsberichts 2009

3. März 2010

Hauptversammlung

14. April 2010

10:00 Uhr MESZ | 4:00 Uhr EST

Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2010

27. April 2010

Zwischenbericht Q2 2010

27. Juli 2010

Zwischenbericht Q3 2010

28. Oktober 2010



Mix

Produktgruppe aus vorbildlich
bewirtschafteten Wäldern und anderen
kontrollierten Herkünften
www.fsc.org Zert.-Nr. SGS-COC-004286
©1996 Forest Stewardship Council

Das für diesen Geschäftsbericht verwendete Papier wurde aus Zellstoffen hergestellt, die aus verantwortungsvoll bewirtschafteten und gemäß den Bestimmungen des Forest Stewardship Council zertifizierten Forstbetrieben stammen.

