

Daimler Trucks and Buses China Ltd. (DTBC) gegründet.

Als rechtlich eigenständige Gesellschaft für das Geschäft seiner Lkw und Busse in China ist die im April 2013 gegründete DTBC der ideale Rahmen, um das bestehende Truck-Geschäft weiter auszubauen und das Produktportfolio in China – etwa im Bereich Busse – kontinuierlich auszuweiten. Durch die strukturelle Eigenständigkeit kann sich DTBC nun noch stärker auf die spezifischen Bedürfnisse der Nutzfahrzeugkunden konzentrieren. Zugleich schafft die Integration des Busgeschäfts die Möglichkeit, weitere Absatzfelder zu erschließen. Mit der neuen Gesellschaft führt Daimler die strukturelle Neuordnung des China-Geschäfts konsequent fort.

Daimler Mobility Services gegründet. Daimler Financial Services verfolgt das Ziel, das Geschäft mit Mobilitätsdienstleistungen deutlich auszubauen. Zu diesem Zweck bündelte Daimler Financial Services im Januar 2013 alle Aktivitäten auf dem Gebiet innovativer Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel car2go und moovel, in einer neuen Gesellschaft, der Daimler Mobility Services GmbH mit Sitz in Ulm. Um dieses Geschäft weiter zu stärken, hat sich Daimler im weiteren Jahresverlauf an verschiedenen Unternehmen beteiligt. Hierzu zählen beispielsweise das Fernbusunternehmen FlixBus sowie das Chauffeurservice-Portal Blacklane GmbH.

Daimler verkauft verbleibenden EADS-Anteil. Am 27. März 2013 hat die außerordentliche Hauptversammlung der EADS einer neuen Führungs- und Aktionärsstruktur zugestimmt. Anschließend wurde am 2. April 2013 der im Jahr 2000 geschlossene Aktionärspakt aufgelöst und durch einen neuen Aktionärspakt ohne Beteiligung von Daimler ersetzt. Gleichzeitig wurden die bisher von Daimler gehaltenen, aber wirtschaftlich einem Konsortium internationaler Investoren zustehenden EADS-Aktien an diese sogenannten Dedalus-Investoren übertragen. Mit der Auflösung des bisherigen Aktionärspakts hat Daimler seinen maßgeblichen Einfluss bei EADS verloren. Am 17. April 2013 hat Daimler auch den danach noch verbliebenen EADS-Anteil von rund 7,4 % über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren veräußert. Die Neubewertung und der Verkauf der EADS-Anteile führten im zweiten Quartal 2013 zu einem Ertrag im Konzern-EBIT von insgesamt 3,2 Mrd. €, von dem 1,7 Mrd. € auf die Dedalus-Investoren entfielen. Aus dem Verkauf ergab sich für Daimler ein Zahlungsmittelzufluss von 2,2 Mrd. €. Seit Abschluss dieser Transaktion hält Daimler keine Anteile mehr an EADS. Der Konzern hat darüber hinaus eine Vereinbarung mit Barabwicklung abgeschlossen, die es ermöglichte, bis zum Jahresende 2013 in begrenztem Umfang am Kursanstieg der EADS-Aktien zu partizipieren. Aus diesem Vertrag entstand für den Daimler-Konzern nochmals ein Ertrag in Höhe 44 Mio. €.

Steuerungssystem

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

Value Added (Wertbeitrag). Der Value Added ist ein zentrales Element unseres Steuerungssystems, das sowohl auf Konzern- als auch auf Geschäftsfeldebene angewendet wird. Er ermittelt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten. Alternativ kann der Value Added der industriellen Geschäftsfelder auch über die zentralen Werttreiber Umsatzrendite (Verhältnis von EBIT zu Umsatz) und die Net-Asset-Produktivität (Verhältnis von Umsatz zu Net Assets) bestimmt werden. [↗ C.03](#)

Im Geschäftsjahr 2013 stieg der Value Added auf 5,9 (i. V. 4,3) Mrd. €. Die quantitative Entwicklung des Value Added und der übrigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel Ertragslage erläutert. [👁 vgl. S. 90f.](#)

Die Kombination aus Umsatzrendite und Net-Asset-Produktivität zielt in Verbindung mit einer auf profitables 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 beziehungsweise übertreffen und damit Wert schaffen.

Ergebnisgröße. Als operative Ergebnisgröße für die Geschäftsfelder wird das EBIT herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern 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 Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten. [↗ C.12 auf S. 86](#)

C.03

Berechnung des Value Added

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

$$\text{Value Added} = \left[\text{Umsatzrendite} \times \text{Net-Asset-Produktivität} - \text{Kapitalkostensatz} \right] \times \text{Net Assets}$$

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 beziehungsweise 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 Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten, die nicht den Geschäftsfeldern zugeordnet werden können. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet.

 vgl. S. 91

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 einbezogen. Der Eigenkapitalkostensatz wird entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell (CAPM) bestimmt, also durch den Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (zum Beispiel deutsche Staatsanleihen) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko der Anlage in Aktien der Daimler AG. Während sich der Fremdkapitalkostensatz aus dem Verzinsungsanspruch der Gläubiger unserer Finanzierungsverbindlichkeiten ergibt, wird der Kostensatz für Pensionsverpflichtungen auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. Der Kapitalkostensatz des Konzerns ist der gewichtete Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche beziehungsweise -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. [↗ C.04](#)

C.04


Kapitalkostensatz

	2013	2012
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	8	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Daimler Financial Services, vor Steuern	13	13

Umsatzrendite. Als zentraler Einflussfaktor auf den Value Added hat die Umsatzrendite eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder. Aus der Umsatzrendite in Verbindung mit der Net-Asset-Produktivität ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Für Daimler Financial Services wird zur Beurteilung der Rentabilität nicht auf die Umsatzrendite, sondern – wie im Bankengeschäft üblich – auf die Eigenkapitalrendite abgestellt.

Wichtige Leistungsindikatoren. Auf dem Gebiet der operativen finanziellen Leistungsmessung stellen für uns neben dem EBIT und dem Umsatz auch der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, die Investitionen sowie der Aufwand für Forschung und Entwicklung wichtige finanzielle Indikatoren dar. Zusätzlich zu den finanziellen Leistungsindikatoren nutzen wir auch verschiedene nichtfinanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens. Von besonderer Bedeutung sind hierbei der Absatz unserer Automobilgeschäftsfelder, den wir auch als Basis für unsere Kapazitäts- und Personalplanung einsetzen, sowie die Beschäftigtenzahl.


Außerdem nutzen wir im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsmanagements weitere nichtfinanzielle Indikatoren, wie beispielsweise den CO₂-Ausstoß unserer Fahrzeugflotte oder den Energie- und Wasserverbrauch unserer Standorte.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« und »Nachhaltigkeit«.  vgl. S. 81 ff. und 105 ff.

Daimler stärkt Kundenorientierung

Um die Wachstumsstrategien in allen Geschäftsfeldern umzusetzen und den Fokus auf Kunden und Märkte zu schärfen, hat der Vorstand der Daimler AG im September 2013 beschlossen, die Geschäftsfelder organisatorisch zu stärken. Dazu wurde die Verantwortung für die wesentlichen Vertriebsfunktionen und die wichtigen Absatzmärkte direkt im jeweiligen Geschäftsfeld verankert. Übergreifende Funktionen auf Länder-ebene haben wir gleichzeitig verschlankt. Die Funktionalressorts wurden stärker auf die Anforderungen der Geschäftsfelder ausgerichtet. Nach den erfolgreich gestarteten Produktoffensiven bei Pkw und Nutzfahrzeugen ist diese Weiterentwicklung unserer Strukturen der nächste strategische Schritt zur Erreichung unserer Wachstumsziele. Dabei geht es nicht in erster Linie um Kostenvorteile, sondern um direktere Kundenbeziehungen und die Steigerung des Absatzes. Aufgrund immer vielfältigerer Kundenbedürfnisse kommt der Fähigkeit, in jedem einzelnen Markt punktgenau auf den jeweiligen Kundenwunsch einzugehen, mehr und mehr Bedeutung zu. Mit der neuen Struktur schafft Daimler hierfür ideale Voraussetzungen.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach § 289a HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung steht im Internet unter  daimler.com/corpgov/de zur Verfügung. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 3 HGB sind die Angaben nach § 289a HGB nicht in die Prüfung durch den Abschlussprüfer einbezogen.