

# Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf.

## Weltwirtschaft

Im Berichtsjahr konnte die Weltwirtschaft mit einem realen Wachstum von 2,7% die von uns gehegten Hoffnungen auf eine spürbarere Beschleunigung nicht erfüllen; sie expandierte wie in den beiden Vorjahren erneut unterhalb des langfristigen Trends. **➔ B.05** Ursächlich für diese Entwicklung waren dabei vor allem die anhaltende Nachfrageschwäche in der europäischen Währungsunion sowie die schwierige konjunkturelle Lage in einigen wichtigen Schwellenländern. Die globalen Finanzmärkte waren im Jahresverlauf von erheblichen Kursschwankungen geprägt. Dies gilt auch für die Rohstoffpreise, die jedoch in der zweiten Jahreshälfte merklich zurückgingen, allen voran die Rohölpreise.

Die Volkswirtschaften der Industrieländer haben im Vergleich zum Vorjahr ein wenig an Dynamik zugelegt. Zusammengekommen ist das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) dieser Länder um rund 1,7% gestiegen. Besonders erfreulich war dabei der dynamische Konjunkturverlauf in den USA. Dort erzielte die Wirtschaft nach dem witterungsbedingten Rückgang vom ersten Quartal Zuwächse deutlich über 3%. Ohne den negativen Basiseffekt des ersten Quartals hätte hier das gesamtwirtschaftliche Wachstum im Jahr 2014 über den erreichten rund 2,5% gelegen. In Japan war das Konjunkturmuster des Berichtsjahres durch die markante Erhöhung der Mehrwertsteuer zu Beginn des zweiten Quartals und die damit verbundenen Vorzieheffekte geprägt. Insgesamt war dort ein Wachstum von weniger als einem halben Prozent zu verzeichnen.

Während die Konjunktur gerade in den angelsächsischen Volkswirtschaften recht robust war – auch die britische Wirtschaft wies mit 2,6% ein dynamisches Wachstum auf, fiel die Europäische Währungsunion im Vergleich deutlich zurück. Insgesamt konnte zwar die Rezession des Vorjahres überwunden werden, aber das Wachstum erreichte nicht einmal 1%. Besonders belastend erwiesen sich dabei die konjunkturelle Schwäche in den größeren Volkswirtschaften wie Frankreich und Italien sowie die Tatsache, dass auch die deutsche Wirtschaft in der zweiten Jahreshälfte kaum noch Impulse beisteuern konnte. Eher erfreulich entwickelten sich dagegen die letztjährigen Rezessionsländer wie Spanien, Irland oder Portugal. Angesichts der anhaltenden Deflationssorgen sowie der schwachen Kreditvergabe forcierte die Europäische Zentralbank im Jahresverlauf ihre expansiven Maßnahmen.

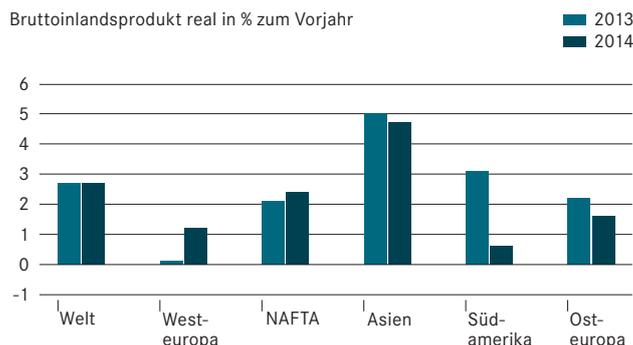
Im Gegensatz zu den Industrieländern ging das gesamtwirtschaftliche Wachstumstempo der Schwellenländer im Berichtsjahr erneut zurück. Es lag bei nur noch rund 4% und wurde zudem von teilweise markanten Währungsabwertungen und anziehenden Inflationsraten begleitet. Während die konjunkturelle Abschwächung in China auf eine Zuwachsrate von 7,4% im Zuge der Umstrukturierung der Wirtschaft noch den Erwartungen entsprach, enttäuschte vor allem die ökonomische Entwicklung in Volkswirtschaften wie Brasilien, Argentinien, Südafrika oder Russland. Im Fall Russlands beeinträchtigten der Konflikt mit der Ukraine und die damit verbundenen Wirtschaftssanktionen sowie der drastische Verfall der Ölpreise die Wirtschaft zusätzlich.

In diesem weltwirtschaftlichen Umfeld waren die Wechselkurse teilweise sehr volatil. So pendelte der Kurs des US-Dollar zum Euro im Jahresverlauf zwischen Werten von 1,21 bis 1,40. Zum Jahresende war der Euro mit 1,21 US-\$ knapp 12% schwächer als ein Jahr zuvor. Erneut recht ausgeprägt war die Schwankungsbreite des japanischen Yen gegenüber dem Euro mit einem Korridor von 134 bis 150. Hier lag der Wert des Euro gegenüber dem Yen zum Jahresende nahezu auf dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem britischen Pfund schloss der Euro bei etwas weniger volatilen Verlauf zum Jahresende mit einer Abwertung von knapp 7%. Während der Euro im Jahresverlauf gegenüber dem russischen Rubel um 55% an Wert gewann, war er gegenüber dem brasilianischen Real bei hoher unterjähriger Volatilität zum Jahresende etwas schwächer (-1%) als ein Jahr zuvor.

## B.05

### Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt real in % zum Vorjahr



Quelle: IHS Global Insight, S/DM

## Automobilmärkte

Die weiterhin nur moderate weltwirtschaftliche Dynamik machte sich im Gesamtjahr 2014 auch mit einem geringeren Zuwachs der **globalen Pkw-Nachfrage** bemerkbar. Bei beträchtlichen regionalen Unterschieden übertraf der weltweite Markt das Vorjahresniveau nur um rund 3,5% und damit etwas weniger deutlich als von uns ursprünglich erwartet. **➔ B.06**

Die höchsten Beiträge zum globalen Absatzwachstum steuerten im zurückliegenden Jahr erneut der chinesische und der US-amerikanische Pkw-Markt bei. In China stieg die Nachfrage um rund 10%, sodass der Markt mit einer Größenordnung von 18 Mio. verkauften Autos seine Stellung als weltgrößter Absatzmarkt ausbauen konnte. Ähnlich positiv entwickelten sich die Verkaufszahlen in den USA. Die dortige Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen legte um knapp 6% auf rund 16,4 Mio. Einheiten zu – ein Marktniveau, das zuletzt vor der großen Finanzkrise im Jahr 2006 erreicht worden war.

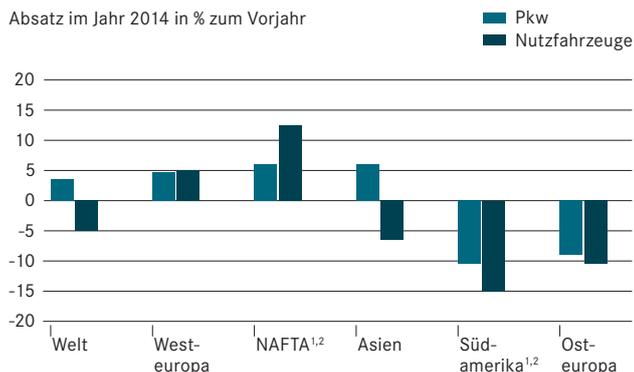
Nach mehreren Jahren mit teilweise deutlich rückläufigen Märkten hat die Pkw-Nachfrage in Westeuropa im Jahr 2014 erstmals wieder zugelegt und damit positiv zum weltweiten Anstieg beigetragen. In Summe lag die Nachfrage nahezu 5% über dem Vorjahresniveau, wobei die Entwicklung der Einzelmärkte eine beachtliche Bandbreite aufwies. Vormalige Krisenländer wie Spanien und Portugal zeigten deutliche Erholungstendenzen und verzeichneten zweistellige Zuwächse. Am anderen Ende der Skala standen die Niederlande mit einem Rückgang von rund 7%. Unter den Kernmärkten entwickelte sich Großbritannien mit einem Anstieg von mehr als 9% erneut besonders erfreulich. Deutschland und Italien übertrafen das jeweilige Vorjahresniveau moderat, während der französische Markt stagnierte.

In Japan entwickelten sich die Verkäufe besser als zu Jahresbeginn erwartet und fielen trotz der Mehrwertsteuererhöhung etwas höher aus als im vorangegangenen Jahr. Die großen Schwellenländer waren mit Ausnahme von China aufgrund der teilweise ausgeprägten Konjunkturschwäche von schwierigen Marktbedingungen geprägt. Am günstigsten war noch die Entwicklung in Indien, wo sich die Nachfrage seit Jahresmitte etwas lebhafter zeigte und insgesamt das Vorjahresniveau leicht übertraf. Dagegen waren die Märkte in Brasilien und Russland deutlich rückläufig.

## B.06

### Automobilmärkte weltweit

Absatz im Jahr 2014 in % zum Vorjahr



1 Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge

2 Mittlere und schwere Nutzfahrzeuge

Quelle: VDA, div. Institute, S/DM

Die geringe volkswirtschaftliche Dynamik belastete mit wenigen Ausnahmen auch die weltweite **Nachfrage nach mittel-schweren und schweren Lkw**. Weltweit schrumpfte der Markt im zurückliegenden Geschäftsjahr um rund 5%.

Deutlich abkoppeln von diesem Trend konnte sich allerdings der wichtige nordamerikanische Markt. Dank einer guten Konjunktorentwicklung vor allem in den USA legte die Nachfrage in den Gewichtsklassen 6-8 um rund 13% zu. Erfreulich entwickelte sich auch der japanische Markt, wo sich die Nachfrage nach leichten, mittleren und schweren Lkw von der Mehrwertsteuererhöhung unbeeindruckt zeigte und das Vorjahresniveau um rund 17% übertraf. Dagegen lag der für FUSO größte Absatzmarkt Indonesien mehr als 15% unter dem Niveau des Vorjahres.

Im europäischen Markt bewegte sich die Nachfrage nach mittleren und schweren Lkw deutlich unterhalb des Vorjahresniveaus. Der negative Effekt neuer Emissionsvorschriften (Euro VI) sowie die weiterhin relativ angespannte volkswirtschaftliche Lage sorgten insgesamt für einen Marktrückgang von etwa 8%. Ebenfalls stark unter Druck stand der Markt in Brasilien. Aufgrund der ausgeprägten konjunkturellen Schwäche sowie der ungünstigeren Finanzierungsbedingungen im Rahmen des staatlichen FINAME-Programms ging die Nachfrage um rund 10% zurück.

In Indien hingegen stabilisierte sich der Markt im Jahresverlauf und verfehlte das Vorjahresniveau insgesamt nur leicht, nachdem die Vorjahre von deutlich zweistelligen Verlusten gekennzeichnet waren. Drastisch fiel dagegen der Nachfrage-rückgang in Russland aus. Die dortige Konjunkturkrise ließ den Lkw-Markt nach aktuellen Schätzungen um mehr als 20% einbrechen. Der weltgrößte Absatzmarkt China war zum einen durch die kontrollierte Abkühlung des Wirtschaftswachstums, zum anderen durch regulatorische Maßnahmen beeinflusst. Insgesamt lag die Nachfrage deutlich unter dem Vorjahresniveau. Der ursprünglich erwartete Vorzieheffekt vor der Einführung strengerer Abgasnormen im Januar 2015 blieb weitgehend aus.

Nach zwei Jahren mit rückläufigen Märkten legte die **Transporternachfrage** in Westeuropa im Jahr 2014 erstmals wieder zu. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 6%. Bei den kleinen Transportern erhöhte sich die Nachfrage ebenfalls um 6%. Insbesondere in den südeuropäischen Ländern haben sich die Märkte deutlich erholt. Auch der US-Markt für große Transporter legte deutlich zu, und auch in China war in dem von uns adressierten Marktsegment ein Anstieg zu verzeichnen. Aufgrund der ungünstigen Rahmenbedingungen war der Markt für große Transporter in Lateinamerika hingegen stark rückläufig.

Bei den **Bussen** erreichte der westeuropäische Markt das bereits schwache Vorjahresniveau nicht. In Deutschland wurde das Reisebussegment durch das wachsende Fernlinien-geschäft positiv beeinflusst. In Osteuropa lag die Nachfrage hingegen deutlich unter dem Vorjahresniveau. Hierzu hat vor allem der von uns erwartete Marktrückgang in der Türkei beigetragen. Bedingt durch die schwierige wirtschaftliche Lage in Brasilien und Argentinien blieb auch der lateinamerikanische Markt merklich unter dem Volumen des Vorjahres.

## Geschäftsentwicklung

**Absatz.** Daimler hat den Absatz im Jahr 2014, wie im Geschäftsbericht 2013 angekündigt, insgesamt deutlich gesteigert. Mit mehr als 2,5 Mio. Fahrzeugen wurde das Vorjahresniveau um 8 % übertroffen. Zu diesem Anstieg haben vor allem Mercedes-Benz Cars (+10%) und Mercedes-Benz Vans (+9%) beigetragen und damit die zu Jahresbeginn abgegebenen Prognosen bestätigt. Bei Daimler Trucks war der Zuwachs mit 2% vor allem aufgrund der schwachen Verfassung der Märkte in Westeuropa und Lateinamerika kleiner als von uns ursprünglich erwartet. Bei den Bussen, für die wir zu Jahresbeginn noch mit einem deutlichen Zuwachs gerechnet hatten, lag der Absatz leicht unter dem Vorjahresniveau. Maßgeblich hierfür war die für uns vor einem Jahr noch nicht absehbare Schwäche der Märkte in Lateinamerika.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im Berichtsjahr mit 1.722.600 (i.V. 1.565.600) Fahrzeugen erneut einen Absatzrekord. Zu der im Jahresverlauf insgesamt sehr positiven Geschäftsentwicklung haben vor allem unsere neuen und attraktiven Produkte beigetragen. Die Marke Mercedes-Benz hat den Absatz um 11% auf den Bestwert von 1.630.100 Fahrzeugen gesteigert. Insbesondere in China konnten wir unsere Position deutlich verbessern, und in vielen Regionen haben wir Marktanteile hinzugewonnen.

In einem volatilen europäischen Marktumfeld behauptete sich Mercedes-Benz insgesamt sehr gut. Besonders deutlich waren die Zuwächse in Spanien (+35%), Großbritannien (+13%) und in Frankreich (+9%). In Westeuropa haben wir das Vorjahresniveau um insgesamt 6% übertroffen, obwohl im deutschen Markt ein leichter Rückgang von 2% zu verzeichnen war. In den USA hat Mercedes-Benz mit 334.000 Fahrzeugen (+8%) mehr verkauft als jemals zuvor. In China hat sich unser Wachstumskurs verstärkt fortgesetzt: Dort stieg der Absatz um 25% auf 275.000 Fahrzeuge. Deutliche Zuwächse konnten wir auch in Japan (+15%), Indien (+14%) und Brasilien (+6%) erzielen.

Zum Absatzwachstum haben vor allem die S-Klasse, unsere Kompaktfahrzeuge und die neuen C-Klasse Modelle beigetragen. 471.700 Kunden (+23%) wählten im Berichtsjahr ein Modell der A-, B-, CLA- oder der neuen GLA-Klasse. Weiterhin sehr begehrt waren auch die Modelle der E-Klasse, sodass der Absatz mit 329.000 Fahrzeugen nahezu das hohe Vorjahresniveau erreichte. Im weltweiten Markt für Luxusfahrzeuge hat Mercedes-Benz seine Führungsposition weiter ausgebaut; insgesamt haben wir im S-Klasse Segment 125.100 Fahrzeuge (+75%) abgesetzt – mehr als je zuvor in der langjährigen Erfolgsgeschichte dieser Baureihe. Nach wie vor sehr positiv war auch der Geschäftsverlauf bei den Geländewagen. So stieg der Absatz auf das Rekordniveau von 341.500 Fahrzeugen (+6%). Mit 362.700 Fahrzeugen (+2%) haben sich die Modelle der C-Klasse im Jahr des Modellwechsels hervorragend behauptet, obwohl die neue C-Klasse erst seit Oktober 2014 in allen Kernmärkten verfügbar ist. [↗ B.07](#)

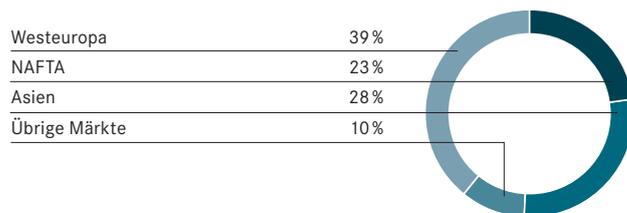
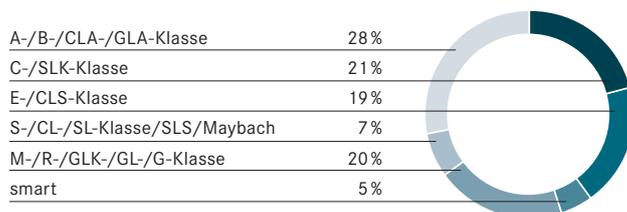
Die Marke smart konnte den Absatz im Jahr des Modellwechsels mit insgesamt 92.500 Fahrzeugen (-6%) vergleichsweise stabil halten. [👁 vgl. S. 154 ff.](#)

**Daimler Trucks** hat den Absatz im Jahr 2014 in einem regional sehr unterschiedlichen Marktumfeld leicht gesteigert. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 495.700 (i.V. 484.200) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert; damit wurde das höchste Niveau seit dem Jahr 2006 erreicht, und wir sind weiterhin der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 t. [↗ B.08](#) Die hohe Marktakzeptanz unserer Lkw basiert nicht zuletzt auf den äußerst wettbewerbsfähigen Gesamtbetriebskosten, dem wichtigsten Kaufargument für unsere Kunden. In allen Regionen steht für uns daher die Verbrauchseffizienz im Vordergrund: Der Actros in Euro-VI-Ausführung in Europa, der Freightliner Cascadia Evolution in Nordamerika sowie der FUSO Super Great V in Japan sind jeweils Vorreiter bei der Kraftstoffeffizienz.

In Westeuropa haben wir den Marktanteil in einem schwierigen Marktumfeld auf 24,4 (i.V. 24,1) % leicht gesteigert. Gleichzeitig blieb der Absatz mit 57.400 Einheiten um 13% unter dem Vorjahresniveau. Dies lag nicht nur an den in das Jahr 2013 vorgezogenen Käufen aufgrund der Euro-VI-Einführung, sondern auch an der allgemein schwachen Konjunktur. [↗ B.09](#)

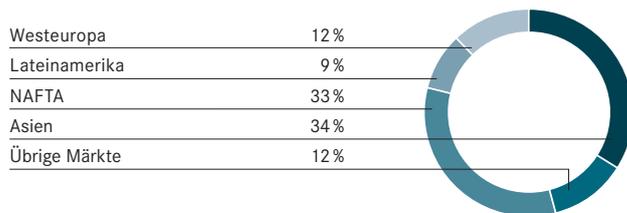
## B.07

### Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars



## B.08

### Absatzstruktur Daimler Trucks



In Osteuropa war der Absatz mit 33.900 Einheiten um 5 % niedriger als im Vorjahr. Dabei konnte der Anstieg in der Türkei auf das Rekordniveau von 22.200 Einheiten den Rückgang in den anderen Märkten, hauptsächlich Russland, nicht ausgleichen. In Lateinamerika gingen unsere Absätze aufgrund der ausbleibenden Wirtschaftsdynamik deutlich zurück. Stark betroffen war unser Hauptmarkt Brasilien: Hier war beim Absatz ein Rückgang von 17 % auf 32.200 Einheiten zu verzeichnen. Dennoch ist es uns gelungen, den Marktanteil im mittelschweren und schweren Segment auf 25,8 (i. V. 24,7) % zu steigern.

In der NAFTA-Region waren wir mit einem Anteil von 37,2 (i. V. 38,2) % im vergangenen Jahr erneut mit Abstand Marktführer bei den mittelschweren und schweren Lkw der Gewichtsklassen 6-8. Der Absatz stieg um 19 % auf einen Rekordwert von 161.500 Fahrzeugen. Der Freightliner Cascadia Evolution, der seit März 2013 das Produktportfolio ergänzt, hat wesentlich zum Absatzerfolg in Nordamerika beigetragen.

In Asien entwickelte sich unser Geschäft insgesamt positiv, jedoch in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich. Während der Absatz in Japan und Indien zulegte, verzeichneten wir in Indonesien einen Rückgang. Sowohl in Japan als auch

in Indonesien konnten wir unsere Marktposition verbessern, und auch in Indien haben wir in einem insgesamt schwachen Gesamtmarkt mit unseren BharatBenz Lkw Marktanteile hinzugewonnen. Insgesamt stieg unser Absatz in Asien um 3 % auf 167.200 Fahrzeuge.

Durch die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Joint Venture mit unserem chinesischen Partner Foton, sind wir im chinesischen Lkw-Markt mit lokal gefertigten Fahrzeugen vertreten. BFDA hat im Berichtsjahr 99.200 (i. V. 103.300) Lkw der Marke Auman abgesetzt, die im Konzernabsatz von Daimler nicht berücksichtigt sind.  vgl. S. 160 ff.

**Mercedes-Benz Vans** verkaufte im Jahr 2014 weltweit 294.600 Fahrzeuge. Dies ist ein neuer Absatzrekord und gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 9 %. Während wir uns mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich an gewerbliche Kunden richten, steht bei den Modellen Viano und der neuen V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. In Westeuropa, unserem wichtigsten Markt, konnten wir den Absatz um 12 % auf 190.000 Einheiten steigern. Hier haben vor allem die südeuropäischen Märkte aufgeholt, aber auch in Deutschland erzielten wir mit 79.900 (i. V. 71.500) Einheiten einen neuen Rekord. Trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Marktumsfelds steigerte Mercedes-Benz Vans erneut seine Verkäufe in Osteuropa auf 30.800 Einheiten – ein Plus von 14 % gegenüber dem Vorjahr. Darin sind 6.700 Sprinter Classic enthalten, die in Russland produziert und verkauft wurden. Unser Sprinter ist auch in den USA weiterhin auf Erfolgskurs: Mit 25.800 (i. V. 22.800) verkauften Einheiten steigerten wir unseren Marktanteil auf einen Bestwert von 8,9 %. Der Absatz in China lag mit 12.800 Einheiten leicht über Vorjahresniveau. In Lateinamerika gingen die Verkäufe aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen um 18 % auf 16.100 Fahrzeuge zurück. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr weltweit 186.300 Sprinter (+12 %) abgesetzt – ein neuer Rekordwert. Im Segment der Mid-Size Vans (inklusive der neuen V-Klasse) konnten wir im Geschäftsjahr trotz der Modellwechsel das Vorjahresniveau ebenfalls deutlich übertreffen und insgesamt 86.000 (i. V. 80.900) Einheiten absetzen, und beim Mercedes-Benz Citan erreichte der Absatz 22.100 Fahrzeuge (+10 %).  vgl. S. 165 ff.

**Daimler Buses** hat im Jahr 2014 weltweit 33.200 (i. V. 33.700) Busse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra verkauft und damit das Niveau des Vorjahres nicht ganz erreicht. Die Marktführerschaft in unseren Kernmärkten im Segment für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8 t haben wir jedoch deutlich ausgebaut. Erfreulich entwickelte sich unser Komplettbusgeschäft in Westeuropa. Aufgrund der sehr positiven Resonanz auf die neue Stadtbusgeneration Citaro und die neue Setra TopClass 500 und ComfortClass 500 stieg unser Absatz um 13 % auf 7.600 (i. V. 6.700) Einheiten. Damit erreichte unser Marktanteil in Westeuropa mit 34,4 (i. V. 30,9) % einen historischen Höchststand. Auch in Deutschland legte der Absatz zweistellig zu (+17 %), und der Marktanteil war mit 57,1 % ebenfalls deutlich höher als im Vorjahr. In Lateinamerika hatten wir hingegen mit 17.600 (i. V. 19.100) Einheiten einen deutlichen Absatzrückgang zu verzeichnen. Ausschlaggebend dafür war die schwache Verfassung der Gesamtwirtschaft. Dennoch konnten wir mit einem Marktanteil von 48,6 (i. V. 41,6) % die führende Marktposition deutlich ausbauen. In Mexiko wurde mit 3.600 Einheiten das Absatzniveau des Vorjahres deutlich übertroffen.  vgl. S. 168 ff.

## B.09

### Marktanteile<sup>1</sup>

	2014	2013	14/13 Veränd. Prozentpunkte
in %			
<b>Mercedes-Benz Cars</b>			
Westeuropa	5,5	5,6	-0,1
davon Deutschland	9,7	10,3	-0,6
USA	2,1	2,1	0,0
China	1,5	1,3	+0,2
Japan	1,3	1,2	+0,1
<b>Daimler Trucks</b>			
Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	24,4	24,1	+0,3
davon Deutschland	39,8	39,7	+0,1
Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8)	35,9	36,0	-0,1
Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7)	40,3	43,1	-2,8
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	25,8	24,7	+1,1
Lkw Japan	20,1	20,2	-0,1
Mittelschwere und schwere Lkw Indien	5,0	3,0	+2,0
<b>Mercedes-Benz Vans</b>			
Mittelgroße und große Transporter Westeuropa	18,2	17,8	+0,4
davon Deutschland	26,5	26,2	+0,3
Kleine Transporter Westeuropa	3,2	3,2	0,0
Große Transporter USA	8,9	8,4	+0,5
<b>Daimler Buses</b>			
Busse über 8 t Westeuropa	34,4	30,9	+3,5
davon Deutschland	57,1	51,2	+5,9
Busse über 8 t Brasilien	49,7	44,1	+5,6

<sup>1</sup> Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr sehr positiv entwickelt und erneut Bestmarken erreicht. Das weltweite Vertragsvolumen ist, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2013 angekündigt, deutlich gewachsen. Es erreichte den neuen Höchststand von 99,0 Mrd. € (+18%); bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 12%. Auch das Neugeschäft konnte wie von uns erwartet deutlich gesteigert werden: um 18% auf 47,9 Mrd. €. Die Wachstumsimpulse kamen aus allen Regionen. Daimler Financial Services unterstützte auch im Jahr 2014 zahlreiche Unternehmen bei der Finanzierung und Verwaltung ihrer Fahrzeuge und Fuhrparks. Insgesamt standen 305.000 Verträge mit Flottenkunden in den Büchern – das entspricht einem Zuwachs von 1% gegenüber dem Vorjahr. Auch im Versicherungsgeschäft konnten wir im Berichtsjahr deutlich zulegen: Die Zahl der vermittelten automobilbezogenen Policen war mit 1,4 Mio. (+10%) höher als je zuvor. Das Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir im Jahr 2014 weiterentwickelt. Die Mobilitätstochter moovel verzeichnete zum Jahresende erstmals über eine Million Kunden. Mit dem flexiblen Carsharing-Modell car2go war moovel Ende des Jahres mit 29 Standorten in Europa und Nordamerika vertreten. car2go ist souveräner Marktführer im Bereich flexibler Auto-Kurzzeitmieten.  vgl. S. 171 ff.

**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 passen wir die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage an. Insgesamt hat sich die Auftragsituation von Daimler im Berichtsjahr sehr positiv entwickelt. Vor allem wegen der hohen Nachfrage in den USA und in China lagen die Bestellungen bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr über dem hohen Vorjahresniveau. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem die Modelle der neuen Kompaktklasse, die weiterhin sehr erfolgreichen Geländewagen, die neue S-Klasse und in der zweiten Jahreshälfte auch die neue C-Klasse beigetragen. Aufgrund der stabilen Nachfrage haben wir die Produktion deutlich gesteigert. Dennoch war der Auftragsbestand zum Jahresende höher als ein Jahr zuvor. Bei Daimler Trucks war die Auftragsituation trotz der schwierigen Verfassung verschiedener Märkte insgesamt stabil. Ausschlaggebend dafür waren die hohe Nachfrage in der NAFTA und unser attraktives Modellangebot. Insgesamt waren bei Daimler Trucks sowohl die Bestellungen als auch der Auftragsbestand zum Jahresende deutlich höher als im Vorjahr.

**Umsatz.** Daimler hat den Konzernumsatz im Jahr 2014 um 10% auf 129,9 Mrd. € gesteigert; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Zuwachs um 12% zu verzeichnen. Damit hat sich die Wachstumsdynamik – wie von uns bereits zu Jahresbeginn erwartet – aufgrund des Markterfolgs unserer neuen Fahrzeugmodelle weiter beschleunigt. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+14%), Mercedes-Benz Vans (+6%), und Daimler Financial Services (+10%) konnten das Geschäftsvolumen, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2013 angekündigt, deutlich steigern. Auch bei Daimler Trucks und bei Daimler Buses war jeweils ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Insbesondere aufgrund der Schwäche des japanischen Yen erreichte der Umsatz bei Daimler Trucks mit 32,4 (i. V. 31,5) Mrd. € aber nicht ganz das von uns angestrebte Niveau. Sowohl bei den Trucks als auch bei den Bussen hat sich auch die schwierige Verfassung der Märkte in Lateinamerika und Osteuropa nachteilig ausgewirkt.

In der regionalen Betrachtung erhöhte sich der Umsatz von Daimler in Westeuropa (+6% auf 43,7 Mrd. €), in der NAFTA (15% auf 38,0 Mrd. €) und in Asien (+20% auf 29,4 Mrd. €).

## B.11

### Umsatz nach Geschäftsfeldern

	2014	2013	14/13
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	129.872	117.982	+10
Mercedes-Benz Cars	73.584	64.307	+14
Daimler Trucks	32.389	31.473	+3
Mercedes-Benz Vans	9.968	9.369	+6
Daimler Buses	4.218	4.105	+3
Daimler Financial Services	15.991	14.522	+10

## B.10

### Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden €

