

Unser »Weg zum unfallfreien Fahren«. Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Bereits vor 75 Jahren begann mit dem Eintritt des Ingenieurs Béla Barényi in die damalige Daimler-Benz AG ein wichtiges Kapitel der Geschichte der Fahrzeugsicherheit. Mercedes-Benz hat seitdem die Sicherheitsentwicklung nachhaltig geprägt. Viele Innovationen des Unternehmens besonders auf dem Gebiet des Insassen- und Partnerschutzes haben unzählige Menschenleben gerettet. Unsere Vision vom unfallfreien Fahren treibt uns auch künftig an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten.

Intelligent Drive in der neuen C-Klasse. Sicherheit auf höchstem Niveau für alle verfügbar machen: Das ist das erklärte Ziel von Mercedes-Benz. Deshalb haben wir in der neuen C-Klasse im Rahmen von Mercedes-Benz Intelligent Drive viele der neuen und um wesentliche Funktionen erweiterten Assistenzsysteme übernommen, die mit der S- und E-Klasse ihre Weltpremiere gefeiert haben. Die Crashtests nach dem europäischen NCAP-Verfahren (New Car Assessment Programme), das 2014 gegenüber dem Vorjahr im Umfang erweitert und zudem verschärft wurde, hat die neue C-Klasse mit hervorragendem Ergebnis bestanden. Sie wurde deshalb mit der Bestwertung von fünf Sternen für die Insassensicherheit, die Kindersicherheit, den Fußgängerschutz sowie für die Assistenzsysteme ausgezeichnet. Über das gute Abschneiden im Rating hinaus erhielt die Mercedes-Benz C-Klasse den Euro NCAP Advanced Reward für zwei Sicherheitssysteme: die Müdigkeitserkennung ATTENTION ASSIST und das präventive Insassenschutzsystem PRE SAFE®. Auch der kompakte Geländewagen Mercedes-Benz GLA und die V-Klasse wurden nach NCAP getestet und erhielten ebenfalls Bestnoten.

PRE-SAFE® um wichtige Funktionen erweitert. Vor zehn Jahren hat Mercedes-Benz mit dem präventiven Insassenschutzsystem PRE-SAFE® ein wegweisendes Konzept der Sicherheitstechnologie vorgestellt, das seither kontinuierlich weiterentwickelt wird. Auch im Jahr 2014 sind wichtige Bausteine hinzugekommen. Diese neuen PRE-SAFE®-Funktionen können dazu beitragen, Fußgänger- und Auffahrunfälle im Stadtverkehr zu vermeiden und Gefahrensituationen durch Folgeverkehr zu entschärfen. Zudem erweitern sie die Schutzfunktion des Sicherheitsgurts. So kann die PRE-SAFE®-Bremsen jetzt auch Fußgänger erkennen und bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h die Kollision durch eine autonome Bremsung vermeiden. PRE-SAFE® PLUS kann eine drohende Heckkollision erkennen und den Folgeverkehr durch Aktivierung der hinteren Warnblinklichter in hoher Frequenz warnen. Bei anhaltender Kollisionsgefahr kann das System das stehende Fahrzeug vor einer Heckkollision festbremsen und damit das Risiko eines Schleudertraumas durch Reduzierung des aufprallbedingten Vorwärtsrucks minimieren. Außerdem wurde das autonome Bremsen auf Vorausfahrzeuge deutlich optimiert.

Blind Spot Assist bei Lkw. Kollisionen beim Abbiegen sind sehr häufig und meist schwerwiegend. Das gilt besonders für Unfälle mit Lkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern oder Radfahrern. Der Blind Spot Assist von Mercedes-Benz hilft, solche Zusammenstöße zu vermeiden. Er warnt Lkw-Fahrer zuverlässig vor Gefahren beim Abbiegen in Situationen mit eingeschränkter Sicht. Institutionen wie der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) gehen davon aus, dass mit Blind Spot Assist rund die Hälfte aller Unfälle zwischen Lkw und Fußgängern und Radfahrern vermieden werden können. Die Zahl der damit verbundenen Todesfälle könnte sich um fast ein Drittel reduzieren. Herzstück des Blind Spot Assist ist eine Radarsensorik auf der Beifahrerseite vor der Hinterachse des Lkw. Das System ist so ausgerichtet, dass es die komplette Länge eines Sattel- oder Gliederzugs abdeckt. Darüber hinaus wird dieser Streifen sogar auf zwei Meter nach vorne vor den Lkw ausgedehnt. Befindet sich ein bewegliches Objekt in der seitlichen Überwachungszone, wird der Fahrer optisch informiert. Bei Kollisionsgefahr wird der Fahrer zusätzlich optisch und akustisch gewarnt. Erkennen die Sensoren bei einem Abbiegevorgang in der Schleppkurve des Lkw ein stationäres Hindernis wie eine Ampel oder Laterne, erfolgt ebenfalls eine optische und akustische Warnung. Diese umfassende Unterstützung des Fahrers ist über den gesamten Geschwindigkeitsbereich des Lkw funktionsfähig – vom Stand bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Neuer Notbremsassistent für Reisebusse. Bereits in den zurückliegenden Jahren hat der Reisehochdecker Mercedes-Benz Travego Maßstäbe in der Sicherheitstechnik gesetzt. Die jüngste Weltneuheit im Travego ist nun der Active Brake Assist 3 (ABA 3). Schon die Vorgängergeneration ABA 2 leitete bei der Gefahr einer Kollision mit langsamer vorausfahrenden und mit stehenden Hindernissen ein Bremsmanöver ein. Der neue ABA 3 kann noch mehr: Er ist imstande, auch bei stehenden Hindernissen automatisch eine Vollbremsung durchzuführen. Ab November 2015 fordert der Gesetzgeber für alle neu zugelassenen Reisebusse einen Notbremsassistenten, und die Anforderungen werden ab dem Herbst 2018 nochmals verschärft. Der Travego mit ABA 3 kann schon heute mehr, als der Gesetzgeber in der zweiten Stufe fordert.


Umweltschutz

Ganzheitlicher Ansatz im Umweltschutz. Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen des Daimler-Konzerns. Er steht dabei nicht losgelöst von anderen Zielen, sondern ist integraler Bestandteil der auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmensstrategie. Die Ausrichtung auf eine höchstmögliche Produktqualität beinhaltet für Daimler die Erfüllung anspruchsvoller Umweltstandards und einen schonenden Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen. Maßnahmen zur umweltgerechten Produktgestaltung berücksichtigen daher den vollständigen Produktlebenszyklus, vom Design über die Produktion und Produktnutzung bis hin zur Entsorgung und Wiederverwertung. Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energieleitlinien definiert Daimler seine Umwelt- und Energiepolitik und bekennt sich darin auch zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen ansetzt und die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Voraus beurteilt und in die unternehmerischen Entscheidungen einbezieht.

2,8 Mrd. € für den Umweltschutz. Auch im Jahr 2014 haben wir mit Nachdruck das Ziel verfolgt, 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 dabei die Auswirkungen aller Prozesse im Blick. Vor allem aufgrund von Modellzyklen bei Motoren und Getrieben sind unsere Aufwendungen für den Umweltschutz im Jahr 2014 vorübergehend von 2,9 auf 2,8 Mrd. € gesunken.

Umweltgerechte Produktentwicklung. Welche ökologischen Konsequenzen ein Fahrzeug verursacht, entscheidet sich weitgehend schon in den ersten Entwicklungsphasen. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, desto effizienter kann sie Umweltauswirkungen minimieren. Deshalb ist die stetige Verbesserung der Umweltverträglichkeit eine wichtige Anforderung in den Produktlastenheften. Unsere DfE-Experten sind als Querschnittsteam in alle Stufen der Fahrzeugentwicklung eingebunden. Zudem integrieren wir die Produktgestaltung systematisch in unsere Umwelt- und Qualitätsmanagementsysteme nach ISO 14001 und ISO 9001. Die hierfür relevante Norm ISO 14006 erfüllt Mercedes-Benz seit 2012 vollständig. Bereits seit 2005 besitzt Mercedes-Benz zudem als weltweit erster Fahrzeughersteller Zertifikate nach ISO TR 14062, der Norm für umweltorientierte Produktentwicklung.

CO₂-Ausstoß bei Pkw weiter gesenkt. Daimler arbeitet intensiv daran, den Verbrauch seiner Fahrzeuge zu senken und gleichzeitig die Leistung zu steigern – für mehr Fahrspaß und mehr Sicherheitsreserven. Mit einem Flottendurchschnitt von 129 (i. V. 134) g/km haben wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der in der Europäischen Union verkauften Pkw auch im Jahr 2014 erneut deutlich gesenkt. Dazu haben sowohl die weitere Optimierung unsere BlueEFFICIENCY-Maßnahmen als auch unsere effizienten Hybridantriebe sowie die besonders sparsamen neuen Modelle beigetragen. Innerhalb der zurückliegenden fünf Jahre konnten wir den CO₂-Ausstoß um mehr als 19% reduzieren. Mehr als 60 Mercedes-Benz Modelle emittieren weniger als 120 g CO₂/km, und über 90 Modelle tragen das Energieeffizienzlabel A+ oder A. ➔ **B.43**

Dazu zählt zum Beispiel der neue S 500 PLUG-IN HYBRID¹. Mit einem zertifizierten Verbrauch von 2,8l/100 km und 65 g CO₂/km ist er das effizienteste Fahrzeug in seinem Segment und deshalb in die beste Effizienzklasse A+ eingestuft.  vgl. S. 4 ff. Sehr sparsam ist auch der E 300 BlueTEC Hybrid². Er kombiniert einen 150-kW-Vierzylinder-Dieselmotor mit einem 20-kW-Elektromotor und begnügt sich mit einem Durchschnittsverbrauch von 3,8 Litern. Das entspricht einer CO₂-Emission von 99 g/km.

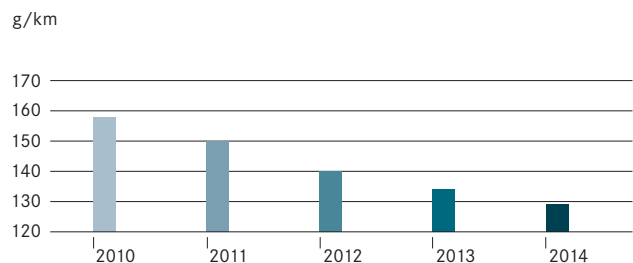
Mit innovativen Technologien zur lokal emissionsfreien Mobilität und vor allem auch mit neuen Hybridmodellen wollen wir die Verbrauchs- und CO₂-Werte unserer Pkw künftig weiter reduzieren. Unser Ziel ist es, die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union bis zum Jahr 2016 auf 125 g/km zu senken. Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert: um mehr als 80% seit 1995 und um über 20% in den vergangenen fünf Jahren. 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.

Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge. Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den CO₂-Ausstoß und die Schadstoffemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. Dies gelang, einhergehend mit der Einführung der BLUETEC-Technologie, durch neue und effizientere Motoren, das serienmäßige automatisierte Mercedes PowerShift-3-Getriebe, eine bedarfsgerechtere Achsübersetzung sowie Verbesserungen bei den Reifen und in der Aerodynamik. Als erster Hersteller hatte Daimler schon frühzeitig sein komplettes europäisches Produktportfolio auf die seit Januar 2014 gültige Euro-VI-Norm umgestellt. Den Anfang machte 2011 der neue Actros für den Fernverkehr. 2012 folgte der Antos für den schweren Verteilerverkehr. 2013 wurden der Arocs für das Baugewerbe sowie der Atego für den leichten Verteilerverkehr eingeführt. Mit den Sonderfahrzeugen Mercedes-Benz Unimog und Mercedes-Benz Econic, die seit dem vierten Quartal 2013 in Wörth mit BLUETEC-6-Technologie vom Band rollen, haben wir die Produktoffensive von Mercedes-Benz Lkw abgeschlossen. Trotz aufwendiger Abgasnachbehandlung liegt der Verbrauch unserer neuen Euro-VI-Motoren um bis zu 5% unter dem der Euro-V-Vorgängermotoren. Auch im Busbereich sind wir bei der Einführung neuester Abgastechnologien wegweisend: Alle Baureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra sind inzwischen mit Euro-VI-Technik verfügbar. Auf dem nordamerikanischen Markt setzen wir seit dem Jahr 2013 mit dem Schwer-Lkw Freightliner Cascadia Evolution neue Maßstäbe im Verbrauch: Dank seines neuen Detroit-DD15-Motors mit bewährter Daimler-BLUETEC-Abgastechnologie sowie aerodynamischer Verbesserungen benötigt der neue Schwer-Lkw 7% weniger Kraftstoff als das Vorgängermodell. Dies wurde im Rahmen einer einwöchigen Verbrauchsfahrt quer durch die USA gemessen und von unabhängiger Seite bestätigt.

- 1 S 500 PLUG-IN HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 65; Stromverbrauch in kWh/100 km 13,5.
- 2 E 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,1-3,9/außerorts 4,1-3,8/kombiniert 4,1-3,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 109-99.

B.43

CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars in der EU



B.44

CO₂-Emissionen

| Jahr | g/km |
|-------------|------------|
| 2010 | 158 |
| 2011 | 150 |
| 2012 | 140 |
| 2013 | 134 |
| 2014 | 129 |

Insbesondere bei Nutzfahrzeugen für den Verteilerverkehr kann der Dieserverbrauch auch durch den Einsatz der Hybridtechnik deutlich reduziert werden. So verbraucht der FUSO Canter Eco Hybrid je nach Einsatzprofil bis zu 23% weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Diesel-Lkw, und der Freightliner M2e Hybrid benötigt im Vergleich zum herkömmlichen, dieselbetriebenen M2 106 sogar bis zu 30% weniger Kraftstoff. Kein anderer Nutzfahrzeughersteller kann mehr Erfahrung, Erprobung und Serienreife in Sachen alternative Antriebe und Elektromobilität aufweisen – vom Transporter über den Lkw bis hin zum Bus. Weltweit sind mehr als 1,2 Mio. umweltfreundliche Daimler-Nutzfahrzeuge mit SCR-Technologie sowie weitere 21.000 mit alternativer Antriebstechnik auf der Straße.

In Europa wollen wir den Verbrauch unserer Lkw-Flotte im Zeitraum von 2005 bis 2020 um durchschnittlich 20% reduzieren. Wir haben gegenüber dem Jahr 2005 mit Einführung der neuen Actros-Baureihe im Jahr 2011 bereits 10% Reduktion beim Verbrauch und bei den CO₂-Emissionen erreicht und arbeiten konsequent an der Realisierung der nächsten 10%.

Actros überzeugt im »Fuel Duel«. Seine herausragende Wirtschaftlichkeit hat der Actros im Berichtsjahr erneut unter Beweis gestellt. Im »Fuel Duel« ist er in Fuhrparks gegen die Konkurrenz angetreten. Das Versprechen: Der Actros ist der wirtschaftlichste Lkw, und er verbraucht weniger Kraftstoff als der sparsamste Lkw aus der Flotte des teilnehmenden Fuhrparks. Mit einer Siegerquote von über 90% in knapp 600 Duellen fuhr der Actros im Jahr 2014 im Durchschnitt um 11% verbrauchsgünstiger als die vergleichbaren Wettbewerbsfahrzeuge.

Sparsame Super Trucks. Bei unseren nordamerikanischen Sattelzugmaschinen (Class 8) setzen wir hocheffiziente Antriebsaggregate und eine ausgefeilte Aerodynamik ein, um den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen zu senken. So auch beim neuen Western Star 5700XE. Die Motorhaube sowie das Fahrgestell- und die Kabinenverkleidungen des Lkw wurden aerodynamisch neu gestaltet, was den Luftwiderstand deutlich verringert. Hinzu kommt der neue, integrierte Detroit Diesel-Antriebsstrang mit dem drehzahlreduzierten DD15-Motor, dem automatisierten Getriebe DT12 und einer besonders kraftstoffsparenden Hinterachse. Die Einzelmaßnahmen und insbesondere das fein abgestimmte Gesamtpaket führen insgesamt zu einer Verbrauchsminderung von fast 15% gegenüber dem Referenzfahrzeug, einem Western Star 4900 FE.

Mit weiterentwickelten Technologien ist es Daimler auch gelungen, die Ziele eines Forschungsprojekts des US-amerikanischen Energieministeriums erfolgreich umzusetzen. Unser Versuchsfahrzeug erreichte im Jahr 2014 die geforderte Effizienzsteigerung sowohl des gesamten Sattelzuges als auch der Motoreffizienz. So wurde auf dem Prüfstand ein Motorwirkungsgrad von mehr als 50% nachgewiesen, und bei zwei Testfahrten auf der Autobahn erreichte der Sattelzug samt Auflieger im Vergleich zum Basisfahrzeug aus dem Jahr 2009 eine um bis zu 61% höhere Gesamteffizienz.

Auszeichnung für Klimaschutz und Umweltmanagement.

Auf der CDP Climate Leadership Award Conference 2014 in München zeichnete CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) die Daimler AG als Sektorleader der Automobilbranche aus. Daimler erhielt den Preis für sein herausragendes Engagement und die vorbildliche Transparenz im Umgang mit dem Klimawandel und erreichte im Climate Disclosure Leadership Index (CDLI) die maximale Punktzahl 100. Für eingeleitete Maßnahmen, bereits erzielte Fortschritte und geplante Strategien zur Reduktion von CO₂-Emissionen wurde an Daimler mit dem »A«-Performance-Rating außerdem die höchste Bewertung vergeben. Das CDP honoriert beispielsweise, dass Daimler in den vergangenen fünf Jahren die CO₂-Emissionen seiner Pkw-Neuwagenflotte in Europa um mehr als 20% reduziert hat. Neben der ständigen Verbesserung der einzelnen Fahrzeugmodelle hat auch die effiziente Produktion – beispielsweise die umweltfreundliche Stromgewinnung – zur positiven Bilanz beigetragen.

Auch im Hersteller-Ranking des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) war die Daimler AG im Berichtsjahr erneut erfolgreich. Als wichtigen Faktor für die Auszeichnung als umweltfreundlichster Hersteller sieht der VCD die offene Informationspolitik des Unternehmens und die frühzeitige Erfüllung der erst ab 2017 geltenden erweiterten Partikelgrenzwerte für direkt einspritzende Benzinmotoren.

Weniger Gewicht, mehr Rezyklate, mehr Naturmaterialien.

Unser Ziel ist es, unsere Fahrzeuge leichter zu machen und zugleich die Umweltauswirkungen der eingesetzten Materialien weiter zu verringern. Dazu setzen wir zum einen auf neue, leichte Werkstoffe und Bauteile. Zum anderen verwenden wir vermehrt nachwachsende Rohstoffe und Recyclingmaterialien. Intelligenter Leichtbau kann das Gewicht eines Fahrzeugs weiter reduzieren, ohne dass Abstriche an Sicherheit und Komfort die Folge wären. Neben der Materialauswahl spielen dabei auch die Bauteilkonstruktion und die Fertigungstechnik eine wichtige Rolle: Nicht jedes Material eignet sich für jedes Bauteil. Der höchste Anteil am Gesamtgewicht eines Fahrzeugs entfällt mit 35% auf den Rohbau. Es folgen das Fahrwerk mit 25%, die Komfort- und Sicherheitsausstattungen mit 20% sowie Motor und Getriebe mit 20%. Somit ist es am effektivsten, am Rohbau anzusetzen.

Die innovative Aluminium-Hybridkarosserie der neuen C-Klasse ist etwa 70 kg leichter als eine herkömmliche Karosserie aus Stahl. Insgesamt konnte das Fahrzeuggewicht im Vergleich zum Vorgänger sogar um bis zu 100 kg verringert werden. Der Aluminiumanteil im Rohbau ist gegenüber dem Vorgänger von unter 10% auf fast 50% angestiegen.

Weitreichende Verwertbarkeit von Altfahrzeugen. Um die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge zu erhöhen, verringern wir die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Schon bei der Entwicklung achten wir deshalb auf eine recyclinggerechte Konstruktion. Alle Mercedes-Benz Modelle sind zu 85% stofflich recyclingfähig und zu insgesamt 95% verwertbar – damit haben wir die ab dem Jahr 2015 geltende EU-Richtlinie bereits vorzeitig erfüllt.

Bewährte Bausteine unseres Recyclingkonzeptes sind auch der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchteile, die Aufbereitung sogenannter Tauschteile sowie das Werkstattent-sorgungssystem MeRSy Recycling Management.

Vermeidung von Abfällen. In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten sind besser als entsorgen. Das Wiederaufbereiten und Wiederverwenden von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist deshalb in unseren Werken seit Jahren selbstverständlich. Um Abfälle von vornherein zu vermeiden, setzen wir auf innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung. Der Abfall, den wir nicht vermeiden können, wird weitgehend wiederverwertet. So liegt die Recyclingquote der Abfälle aus unseren Werken im Durchschnitt bei über 85%. In einzelnen Werken wird der Abfall mittlerweile fast zu 100% der Wiederverwertung zugeführt, sodass Deponieabfall nahezu vollständig vermieden wird.

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.

Umfangreiche Maßnahmen zum Umweltschutz in der Produktion. Mithilfe umweltschonender Produktionsverfahren ist es uns gelungen, den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösemittel-emissionen, Lärmbelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren zu begrenzen. So stieg der Energieverbrauch im Zeitraum von 2010 bis 2014 deutlich unterproportional zum Produktionszuwachs nur um 5,4% auf 10,9 Mio. Megawattstunden. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum sogar aufgrund der Umstellung auf CO₂-ärmere Energieträger um 6,0% auf insgesamt 3,3 Mio. t zurück. Mit den laufenden Energieeinsparprojekten konnten wir im Jahr 2014 den Energiemehrverbrauch, der aus dem deutlichen Produktionsanstieg resultierte, überkompensieren. Im Vergleich zum Vorjahr verringerte sich der Energieverbrauch daher um 1,9%, und die CO₂-Emissionen gingen sogar um 2,6% zurück. Mit ressourcenschonenden Techniken, wie zum Beispiel Kreislaufsystemen, ist der Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2010 und 2014 deutlich unterproportional zum Produktionswachstum nur um knapp 6,2% gestiegen. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Wasserverbrauch durch entsprechende Einsparmaßnahmen trotz der gestiegenen Produktion sogar um knapp 3% reduziert werden.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personalstand leicht gestiegen. Zum 31. Dezember 2014 waren im Daimler-Konzern insgesamt 279.972 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Aufgrund der hohen Nachfrage nach unseren Produkten ist die Belegschaft gegenüber Ende 2013 um 2% gestiegen. Zu Beginn des Jahres 2014 hatten wir noch mit einem stabilen Personalstand gerechnet. In Deutschland erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten auf 168.909 (i.V. 167.447) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, und auch in den USA gab es einen Anstieg auf 22.833 (i.V. 20.993). 12.313 (i.V. 14.091) Beschäftigte waren Ende 2014 in Brasilien und 11.400 (i.V. 11.275) in Japan tätig. ➔ **B.45**. Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China lag am Jahresende bei 2.664 (i.V. 1.966). In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahres 151.524 (i.V. 150.605) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

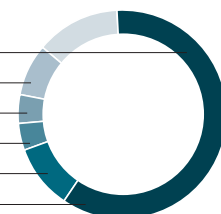
Aufgrund der Neuausrichtung im Rahmen der Customer Dedication Initiative sind die bisher unter »Vertrieb Fahrzeuge« berichteten Mitarbeiterzahlen ab 2014 in den jeweiligen Geschäftsfeldern enthalten. Davon ausgenommen sind die konzerneigenen inländischen Niederlassungen und das weltweite Logistikzentrum Germersheim, die ab 2014 unter »Konzernübergreifende Funktionen & Services« zusammengefasst werden. Vergleichbar gerechnet hat sich im Jahr 2014 der Personalstand in allen Geschäftsfeldern erhöht. ➔ **B.46**

B.45

Mitarbeiter am 31.12.2014

nach Regionen

| | |
|--------------------------|-------|
| Deutschland | 60,3% |
| Europa, ohne Deutschland | 12,9% |
| USA | 8,2% |
| Brasilien | 4,4% |
| Japan | 4,1% |
| Sonstige | 10,1% |



B.46

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

| | 2014 | 2013 | 14/13 |
|--|----------------|---------|--------------|
| Beschäftigte (31.12.) | | | Veränd. in % |
| Daimler-Konzern | 279.972 | 274.616 | +2 |
| Mercedes-Benz Cars | 129.106 | 96.895 | +33 |
| Daimler Trucks | 82.743 | 79.020 | +5 |
| Mercedes-Benz Vans | 15.782 | 14.838 | +6 |
| Daimler Buses | 16.631 | 16.603 | +0 |
| Daimler Financial Services | 8.878 | 8.107 | +10 |
| Konzernübergreifende Funktionen & Services | 26.832 | - | - |
| Vertrieb Fahrzeuge | - | 52.455 | - |
| Sonstige | - | 6.698 | - |