



Daimler Truck AG

Presse-Information

28. Februar 2024

## Wie Daimler Truck die „Vision Zero“ vorantreibt und mit seinen neuesten Assistenzsystemen für mehr Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sorgt

- Ab Juli treten verschärfte Vorschriften in der EU für neue Lkw und Busse in Kraft.
- Daimler Truck geht mit seinen neuesten Sicherheitssystemen zum Teil deutlich über die gesetzlichen Vorgaben hinaus.
- Alle Verkehrsteilnehmer sind im Fokus: Pkw-Insassen, Radfahrer und Fußgänger machen nach EU-Angaben den Großteil der Verkehrstoten bei Unfällen mit schweren Güterkraftfahrzeugen aus.
- Die neue 270-Grad-Fusionstechnologie der Sensoren ermöglicht eine weitreichende Rundumsicht ums Fahrzeug.
- Verbaut werden die Systeme in allen Baureihen – unter anderem auch im eActros 600, in der neuen Generation des Actros L sowie in den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra.
- Rainer Müller-Finkeldei, Leiter Mercedes-Benz Trucks Produktentwicklung: „Die dieses Jahr in Kraft tretende General Safety Regulation der EU ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg hin zum unfallfreien Fahren – unserer ‚Vision Zero‘. Diesen Weg beschreiten wir schon seit Jahrzehnten konsequent und setzen nun mit unseren weiterentwickelten Sicherheitsassistenzsystemen neue Maßstäbe. Und das im Hinblick auf die bestmögliche Unfallvermeidung zum Schutz der Fahrerinnen und Fahrer sowie aller Verkehrsteilnehmer.“

Leinfelden-Echterdingen – Der Countdown läuft: Ab Juli 2024 müssen nun auch alle in der EU neu zugelassenen Lkw und Busse die Vorschriften der aktualisierten General Safety Regulation (GSR) erfüllen. Für neue Fahrzeugtypen galten die Regularien schon seit Juli 2022. Die GSR schreibt eine ganze Reihe von Fahrerassistenzsystemen zwingend vor, um so die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Beteiligten weiter zu erhöhen. Die elektronischen Helfer können insbesondere dazu beitragen, dass Momente der Unachtsamkeit etwa aufgrund von Übermüdung, Stress oder Ablenkung möglichst ohne schwere Folgen bleiben. Das kommt neben

Daimler Truck AG | Fasanenweg 10 | 70771 Leinfelden-Echterdingen | T/P +49 711 8485-0 | T/F +49 711 8485-2000 | [contact@daimlertruck.com](mailto:contact@daimlertruck.com) | [www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)

Daimler Truck AG, Stuttgart | Sitz und Registergericht/Domicile and Court of Registry : Stuttgart, HRB-Nr./Commercial Register No.: 762884  
Vorsitzender des Aufsichtsrats/Chairman of the Supervisory Board: Joe Kaeser

Vorstand/Board of Management: Martin Daum, Vorsitzender/Chairman; Karl Deppen, Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström, Stephan Unger



und Mercedes-Benz sind eingetragene Marken der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, Deutschland.

den Lkw- oder Bus-Fahrerinnen und -Fahrern sowie den Fahrgästen auch allen übrigen Verkehrsteilnehmern zugute, die etwa mit dem Pkw, mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.

Mit Assistenzsystemen wie Active Brake Assist 6, Active Sideguard Assist 2, Front Guard Assist, Active Drive Assist 3 oder Traffic Sign Assist wird Daimler Truck diesen Anforderungen mehr als gerecht. Die Systeme bilden in allen Fahrzeugvarianten den neuen Standard und bedeuten unter anderem für den eActros 600 und alle anderen batterieelektrischen Lkw-Modelle der Marke Mercedes-Benz, die Actros-Baureihe und hier auch die neue Generation des Actros L, die Arocs-, die Atego- und die Econic-Baureihe, die Mercedes-Benz Special Trucks sowie die Stadt-, Überland- und Reisebusse der Marken Mercedes-Benz und Setra einen weiteren Mehrwert.

Rainer Müller-Finkeldei, Leiter Mercedes-Benz Trucks Produktentwicklung: „Die General Safety Regulation der EU ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg hin zum unfallfreien Fahren – unserer ‚Vision Zero‘. Diesen Weg beschreiten wir schon seit Jahrzehnten konsequent und setzen nun mit unseren weiterentwickelten Sicherheitsassistenzsystemen neue Maßstäbe. Und das im Hinblick auf die bestmögliche Unfallvermeidung zum Schutz der Fahrerinnen und Fahrer sowie aller Verkehrsteilnehmer.“

### **Alle Verkehrsteilnehmer im Fokus**

In den vergangenen Jahren haben Pkw-Insassen, Fahrradfahrer und Fußgänger laut den Zahlen der EU-Datenbank CARE zusammen durchschnittlich etwa 70 Prozent aller Verkehrstoten bei Unfällen unter Beteiligung schwerer Güterkraftfahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgemacht – allen voran die Pkw-Insassen mit knapp 50 Prozent. 12 Prozent der Verkehrstoten bei solchen Unfällen waren Insassen der jeweiligen Güterkraftfahrzeuge. Insgesamt ist die Zahl der bei solchen Unfällen getöteten Verkehrsteilnehmern in den letzten Jahren deutlich gesunken. Waren 2011 in diesem Bereich noch 4.586 Verkehrstote zu beklagen, ist diese Zahl bis 2021 laut den jüngsten Zahlen der EU-Kommission um etwa 40 Prozent auf 2.722 gesunken. Das entspricht rund 14 Prozent aller Verkehrstoten in der EU – ein Prozentsatz, der allerdings bereits seit längerer Zeit mehr oder weniger auf diesem Niveau verharrt. Zu den häufigsten Unfallarten zählen dabei EU-weit Auffahrunfälle vor allem am Stauende, das unbeabsichtigte Verlassen der Fahrspur, der Seitenaufprall an Kreuzungen, Zusammenstöße beim Abbiegen aufgrund des toten Winkels und Unfälle aufgrund von Überholfehlern.

### **Weitere Verschärfung der gesetzlichen Vorgaben auch in den nächsten Jahren**

Eine umso größere Bedeutung kommt daher Fahrerassistenzsystemen zu, die das Potenzial haben, brenzlige Situationen frühzeitig zu erkennen und Unfälle zu vermeiden oder zumindest ihre Folgen zu mindern. Gesetzlich vorgeschrieben sind laut GSR ab Juli 2024 Systeme wie Abbiegeassistent, Anfahrwarnsystem, intelligenter Geschwindigkeitsassistent, Reifendrucküberwachung, Rückfahrassistent mit Kamera oder Sensoren und Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers; zudem eine Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre. Für Zulassungen neuer Lkw und Busse ist ab 2026 ein hochentwickeltes Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers verpflichtend, 2029 folgt ein Ereignisdatenspeicher, außerdem muss dann ein noch größeres direktes Sichtfeld vom Fahrerplatz aus gewährleistet sein.

## **Daimler Truck ist seit Jahren ein Pionier der Branche**

Mit den Sicherheitsfeatures, die in diesem Jahr in den Lkw und Bussen von Daimler Truck zum Einsatz kommen, untermauert das Unternehmen einmal mehr seine Position als einer der Pioniere der Branche: Die Systeme entsprechen dabei den ab 2024 geltenden GSR-Standards nicht nur, sondern übertreffen diese teils in ihrem Umfang.

Das Einnehmen einer Vorreiterrolle bei der Entwicklung von Sicherheitsfeatures hat Daimler Truck in den letzten Jahren mit einer ganzen Reihe von Systemen unter Beweis gestellt. So konnte zum Beispiel ein mit dem bereits 2006 auf den Markt gebrachten Active Brake Assist 1 (ABA) ausgestatteter Lkw erstmals innerhalb der Systemgrenzen eine Vollbremsung einleiten. Bis zur nun kommenden sechsten Generation wurden die Funktionen des Notbremsassistenten konsequent erweitert. Einen Meilenstein markierte dabei unter anderem der seit 2020 angebotene ABA 5, der auf sich bewegende Personen nicht mehr nur mit einer Teil-, sondern mit einer Vollbremsung reagieren kann. 2016 war das Unternehmen der erste Lkw-Hersteller mit einem Abbiegeassistenten ab Werk im Angebot. Seit 2018 erlaubt der Active Drive Assist (ADA) erstmals in einem Serien-Lkw teilautomatisiertes Fahren (SAE Level 2). Im Juni 2021 brachte Daimler Truck schließlich wieder als erster Hersteller mit dem Active Sideguard Assist (ASGA) einen sogenannten aktiven Abbiege-Assistenten mit Bremsengriff auf den Markt.

Eine zentrale Rolle bei der Entwicklung der Systeme spielt dabei die Nutzfahrzeug-Unfallforschung des Unternehmens, die mit ihren Unfallanalysen seit 1972 die Grundlagen dafür bereitet, stets weitere Optimierungen in die Fahrzeuge einfließen zu lassen. Davon profitiert auch Ingo Scherhauser, der schon seit rund 20 Jahren mit verantwortlich ist für die Entwicklung neuer Assistenzsysteme. Er wurde für seine Verdienste um die Sicherheit von Nutzfahrzeugen erst vor wenigen Monaten mit dem „Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge 2023“ ausgezeichnet. Den Preis vergeben seit 1990 jährlich die Europäische Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse zusammen mit der Expertenorganisation DEKRA und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat. [Link](#)

## **270-Grad-Fusionstechnologie der Sensoren für nahezu komplette Rundumsicht**

Für die Wirksamkeit von Fahrerassistenzsystemen ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit Kameras und Sensoren von ganz zentraler Bedeutung. Um noch besser zur Vermeidung von Unfällen beitragen zu können, hat Daimler Truck eine neue Elektronikplattform entwickelt, die durch die sogenannte Sensorfusion zur Verschmelzung von Radar- und Kameradaten einen noch großflächigeren Blick nach vorne und zur Seite ermöglicht. Die Elektronikplattform bietet eine 20-fach höhere Datenverarbeitung, die insgesamt sechs verbauten Sensoren – vier seitliche Short Range Radare vorne und hinten jeweils sowohl rechts als auch links, ein Long Range Radar vorne in der Mitte sowie die Multifunktionskamera in der Windschutzscheibe – können nun einen Winkel von 270 Grad um das Fahrzeug herum abdecken. Durch den deutlich vergrößerten Blickwinkel können die verbauten Assistenzsysteme ihre Stärken noch besser ausspielen. Das gilt für die neu- wie auch für die weiterentwickelten Systeme.

## **Active Brake Assist 6 mit Mehrspurüberwachung**

Ein gutes Beispiel für die Effizienz der 270-Grad-Fusionstechnologie wie auch die Übererfüllung der GSR ist der Active Brake Assist 6. Der neueste Notbremsassistent von Daimler Truck kann bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h – beim ABA 5 waren es bereits 50 km/h – nun auch vor kreuzenden, entgegenkommenden oder in der Spur fahrenden Verkehrsteilnehmern eine automatisierte Vollbremsung bis zum Stillstand durchführen. Die GSR fordert die erweiterte Reaktion auf Fußgänger und Radfahrer für neue Lkw und Busse erst ab 1. Juli 2026. Vor stehenden Fahrzeugen kann das System wie bisher bei Geschwindigkeiten bis über 80 km/h mit einer Vollbremsung bis zum Stillstand reagieren. Ein weiterer Mehrwert des ABA 6 besteht in der Mehrspurüberwachung in einer Entfernung von bis zu 250 Metern für eine noch bessere Gefahrenerkennung. Das System kann dadurch auf kritische Situationen und sich bewegende oder stehende Objekte reagieren – unter anderem auch zum Beispiel in autobahnüblichen Kurvensituationen. Zugleich gewährleistet die Radartechnologie in der Regel auch bei schlechter Sicht eine hohe Systemverfügbarkeit.

## **Active Sideguard Assist 2 mit Funktionserweiterung auf der Fahrerseite**

In welchem Maße die Ausstattung der Fahrzeuge mit nun sechs Sensoren und der damit verbundene vergrößerte Blickwinkel die Verkehrssicherheit erhöhen, zeigt sich auch am Active Sideguard Assist der zweiten Generation (ASGA 2). Der ASGA 2 überwacht den Verkehr auf der Fahrer- wie auch auf der Beifahrerseite und kann mit seinem zweistufigen Warnsystem die Fahrerinnen und Fahrer auf potenzielle Gefahren hinweisen, sodass sich durch ein rechtzeitiges Eingreifen eine kritische Verkehrssituation entschärfen lässt. Die seitliche Überwachungszone auf der Beifahrer- wie auch auf der Fahrerseite hat eine Breite von 4,25 Metern (bisher 3,75 Meter auf der Beifahrerseite). Die bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h aktive Warnzone liegt bei maximal 30 Metern hinter und sieben Metern vor dem Fahrzeug. Das System kann außerdem bis zu einer eigenen Abbiegegeschwindigkeit von 20 km/h im Bereich der Rot-Warnung eine automatisierte Bremsung bis zum Stillstand des Fahrzeugs einleiten, sollten die Fahrerinnen und Fahrer zuvor nicht entsprechend auf eine akustische und optische Warnung für die Beifahrerseite reagiert haben. Auch mit dieser Funktion geht das System über die Anforderungen der GSR hinaus, die nur vorschreibt, dass der Abbiegeassistent im Bedarfsfall eine Warnung abgeben muss. Außerdem verfügt der ASGA 2 über ein intelligentes Spurwechselwarnkonzept in Abhängigkeit von der eigenen Position in der Fahrspur und unterstützt die Fahrerinnen und Fahrer auf beiden Seiten beim Spurwechsel.

## **Neu: Front Guard Assist überwacht Verkehrsraum vor dem Fahrzeug**

In der Hektik des Berufsalltags kann es schnell mal passieren, dass die Fahrerinnen oder Fahrer beim Starten des Motors oder beim Anfahren an der Ampel den Blick schon weiter nach vorne gerichtet haben und unmittelbar losfahren. Das kann schwere Folgen haben, wenn sich direkt vor dem Lkw oder Bus ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer befinden. Um Unfälle in solchen Situationen möglichst zu vermeiden, kann der neue Front Guard Assist von Daimler Truck ein hilfreiches Feature sein. Das Assistenzsystem überwacht den Verkehrsraum vor dem Fahrzeug und unterstützt die Fahrerinnen und Fahrer im Fahrzeugstillstand, in Anfahrtsituationen und an Kreuzungen. Registriert das System stehende oder sich bewegende Objekte vor dem Fahrzeug, unterstützt es die Fahrerinnen und Fahrer in Fahrsituationen bis 15 km/h durch Gefahrenmeldungen

über das zweistufige Warnsystem. Die 270-Grad-Fusionstechnologie deckt dabei den toten Winkel vor dem Fahrzeug von 0,8 Metern bis zu circa vier Metern auf voller Fahrzeugbreite ab.

### **Active Drive Assist 3 unterstützt noch besser die Fahrfunktion zum teilautomatisierten Fahren**

Eine weitere Verbesserung hat darüber hinaus der Active Drive Assist (ADA) erfahren, der seit 2018 erstmals in einem Serien-Lkw teilautomatisiertes Fahren (SAE Level 2) ermöglicht. Wurde die ab Juni 2021 verbaute zweite Generation des ADA um die Emergency-Stop-Funktion erweitert, unterstützt der ADA 3 die Fahrerinnen und Fahrer nun zusätzlich noch besser bei der Längs- und Querführung des Lkw. Neu ist hierbei vor allem die Emergency-Steering-Funktion: Meldet der ASGA 2 eine Kollisionsgefahr im Spurwechsel, kann der ADA 3 aktiv gegenlenken, um so ein Verlassen der Spur zu verhindern und das Fahrzeug zurück in die Fahrspurmitte beziehungsweise den eigenen Fahrstreifen lenken. Wie die vorherige Generation kann auch der ADA 3 automatisiert Abstand halten, beschleunigen sowie lenken, sofern die dazu notwendigen Systembedingungen wie etwa ein ausreichender Kurvenradius oder deutlich sichtbare Fahrbahnmarkierungen gegeben sind. Kommt der Fahrer einem vorausfahrenden Fahrzeug zu nahe, kann der ADA 3 den Lkw selbstständig auf den eingestellten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug abbremsen. Ist dann wieder genügend Abstand hierzu vorhanden, kann das System das Fahrzeug erneut bis zur festgesetzten Geschwindigkeit beschleunigen. Erkennt das System, dass der Fahrer während der Fahrt etwa aufgrund gesundheitlicher Probleme dauerhaft nicht mehr in das Fahrgeschehen eingreift, ist es dazu in der Lage, moderat bis zum Stillstand abzubremsen respektive einen Nothalt einzuleiten.

### **Traffic Sign Assist erkennt Verkehrszeichen in Echtzeit**

Mit einem weiteren Assistenzsystem geht Daimler Truck ebenfalls über die GSR-Anforderungen hinaus: dem Traffic Sign Assist. Während die EU-Regularien die dauerhafte Anzeige der für das Fahrzeug gültigen Geschwindigkeitsbegrenzungen mit eventueller Warnausgabe bei Überschreitung vorschreiben, erkennt das System auch Überholverbote und deren Aufhebung sowie Warnschilder und zeigt auf dem Multimedia-Cockpit oder dem Klassik-Cockpit die letzten beiden Zeichen an. Durch die intelligente Verknüpfung von Kamera- und Kartendaten unterstützt der Traffic Sign Assist die Fahrerinnen und Fahrer außerdem durch die permanente Anzeige der letzten Lkw-relevanten Geschwindigkeitsbegrenzung, was wiederum die Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit erleichtert. Auf diese Weise können sich Strafzettel respektive Geldbußen aufgrund von Tempoverstößen vermeiden lassen. Bei Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit erklingt ein Warnton. Die zum Einsatz kommende OCR-Technologie „liest“ dabei auch zeitliche Einschränkungen der entsprechenden Vorschriften („Optical Character Recognition“, deutsch: optische Zeichenerkennung). Die hohe Rechenleistung und die verbauten Sensoren liefern in Kombination mit dem GPS-System in Echtzeit exakte Daten zur präzisen Positionsbestimmung sowie zur Fahrzeugumgebung.

### **Weitere Systeme ergeben Gesamtpaket für noch mehr Sicherheit**

Zu mehr Sicherheit tragen schließlich auch Features wie die Rückfahrkamera zur Vermeidung von Zusammenstößen beim Rangieren oder Kuppeln, die Reifendrucküberwachung für eine längere Lebensdauer der Reifen und geringeren

Kraftstoffverbrauch, der Aufmerksamkeitsassistent zur Beurteilung des Müdigkeitsgrads von Fahrerinnen oder Fahrer und die Nachrüstmöglichkeit einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre bei.

Bei allen Assistenzsystemen verfolgt Daimler Truck über sein gesamtes Produkt-Portfolio das Ziel, die Fahrerinnen und Fahrer innerhalb der Systemgrenzen bestmöglich bei ihrer Fahrt zu unterstützen und zu entlasten. Die Grenzen der Physik lassen sich mit den Systemen – mögen sie auch noch so gut sein – allerdings nicht verschieben. Die Fahrerinnen beziehungsweise der Fahrer bleiben daher, wie auch gesetzlich festgelegt, zu jeder Zeit für das sichere Führen des Fahrzeugs vollumfänglich verantwortlich.

### **Ansprechpartner:**

Carola Pfeifle, +49 (0) 160 8612423, carola.pfeifle@daimler.com

Peter Smodej, +49 176 30936446, peter.smodej@daimlertruck.com

Weitere Informationen von Daimler Truck sind im Internet verfügbar:  
**newsroom.daimlertruck.com** und **www.daimlertruck.com**

### **Vorausschauende Aussagen:**

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »anstreben«, »Ambition«, »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 ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem / unserem aktuellen Geschäftsbericht oder im aktuellen Zwischenbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser 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 auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

### **Daimler Truck im Überblick**

Die Daimler Truck Holding AG („Daimler Truck“) ist einer der größten Nutzfahrzeug-Hersteller weltweit, mit über 40 Haupt-Standorten und mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rund um den Globus. Die Gründer von Daimler Truck haben vor gut 125 Jahren mit ihren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie ins Leben gerufen. Unverändert gilt das Streben des Unternehmens bis heute einem Zweck: Daimler Truck arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Seine Kunden ermöglichen den Menschen Mobilität und bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher an ihr Ziel. Daimler Truck stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die sie dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zum CO<sub>2</sub>-neutralen Fahren. Das Unternehmen will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit tiefem Technologie-Wissen und klarem Blick auf die Bedürfnisse seiner Kunden. Die Geschäftsaktivitäten von Daimler Truck sind in fünf Berichtsegmente unterteilt: Trucks North America (TN) mit den Lkw-Marken Freightliner und Western Star sowie der Schulbus-Marke Thomas Built Buses. Trucks Asia (TA) mit den Nutzfahrzeug-Marken FUSO, BharatBenz und RIZON. Mercedes-Benz (MB) mit der gleichnamigen Lkw-Marke. Daimler Buses (DB) mit den Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Das neue Financial Services-Geschäft (DTFS) von Daimler Truck bildet das fünfte Segment. Die Produktpalette in den Lkw-Segmenten umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Produktpalette des Bus-Segments umfasst Stadtbusse, Schulbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet das Unternehmen auch Aftersales-Services und Konnektivitätslösungen an.