Mercedes-Benz Group

CLIMATE TRANSITION ACTION PLAN 2026

1 Die Transformation
Seite 04 – 09

2 Umsetzung der Transformation
Seite 10 – 21

3 Weitere Umweltaspekte
Seite 22 – 27

4 Berechnungsgrundlagen und Transparenz
Seite 28 – 31

Anhang
Seite 32 – 35

Vorwort

Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind zentrale Säulen der Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group. Vor diesem Hintergrund passt die Mercedes-Benz Group ihr Produktportfolio gezielt an, um einen wirksamen Beitrag zur Reduktion von CO_2-Emissionen zu leisten und den Übergang zu einer zunehmend elektrischen Fahrzeugflotte voranzutreiben. Der Konzern richtet sein Produktionsnetzwerk darauf aus, die Nachfrage zu bedienen und den Wendepunkt in eine vollelektrische Ära zu ermöglichen. Dabei berücksichtigt der Konzern Marktbedingungen, Infrastruktur und Verbraucherverhalten, die den Verlauf der Transformation beeinflussen.

Hiermit veröffentlicht die Mercedes-Benz Group ihren detaillierten Umsetzungsplan zur Dekarbonisierung. Der Climate Transition Action Plan beschreibt die Schritte, mit denen die Mercedes-Benz Group ihre klimabezogenen Ambitionen entlang des gesamten Produktlebenszyklus erreichen will. Der Fokus liegt dabei auf der Transformation von Produkten, Prozessen und Technologien mit dem Ziel, CO_2-Emissionen wirksam zu vermeiden und zu reduzieren.

Die Mercedes-Benz Group hält an ihrem Anspruch fest, die Transformation voranzutreiben. Mit ihrer Ambition 2039[1] hat die Mercedes-Benz Group einen Reduktionspfad festgelegt: Bis 2039 sollen die CO_2-Emissionen um 90 % in der eigenen Produktion, um 80 % in der Fahrzeugnutzungsphase, insofern die Marktbedingungen dies zulassen, sowie insgesamt um 70 % über alle relevanten Wertschöpfungsstufen gegenüber 2019 reduziert werden[2]. Diese Präzisierung des CO_2-Reduktionspfads erhöht die Transparenz der Dekarbonisierung der Mercedes-Benz Group. Bis spätestens 2049 möchte die Mercedes-Benz Group darüber hinaus Net-Zero[3] erreichen.

Die Mercedes-Benz Group setzt sich für ein hohes Maß an Transparenz ein. Der Climate Transition Action Plan zeigt einen umfassenden Überblick über die Dekarbonisierung der relevanten Wertschöpfungsstufen der Fahrzeuge. Der Umsetzungsplan wird zudem regelmäßig durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüft. Die Ergebnisse dieser Prüfung werden ergänzend veröffentlicht.

Viele weitere Details zu beabsichtigten sowie bereits umgesetzten Maßnahmen, Zielen und Initiativen finden sich in den folgenden Quellen:

Geschäftsbericht 2025 der Mercedes-Benz Group in der jeweils aktuellen Fassung
Webseite der Mercedes-Benz Group

[1] Die Ambition 2039 wurde unter Berücksichtigung neuer regulatorischer Anforderungen aktualisiert. Die neue Fassung stellt den zugrundeliegenden Reduktionspfad in den Vordergrund. Für weitere Informationen zur zugrundeliegenden Bilanzierung der Emissionen siehe Kapitel 4.1 Berechnung der Treibhausgasemissionen.

[2] Zusätzlich unterstützt die Mercedes-Benz Group qualifizierte, nach anerkannten Standards zertifizierte Klimaschutzprojekte.

[3] Net Zero bedeutet, dass die CO_2-Emissionen über alle relevanten Wertschöpfungsstufen um mindestens 90 % gegenüber 2019 reduziert werden. Verbleibende CO_2-Emissionen (< 10 %) werden dauerhaft neutralisiert.

Die Transformation

1.1 | CO_2-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette

Seite 6

1.2 | Ambitionen und Hebel zur Dekarbonisierung der Mercedes-Benz Group

Seite 7 – 8

1.3 | Steuerung und Organisation

Seite 9

Die Mercedes-Benz Group hat die Dekarbonisierung als strategisches Kernelement und eines der wichtigsten Fokusfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie bestätigt. Die Ambition 2039 der Mercedes-Benz Group lautet: Bis 2039 sollen die CO_2-Emissionen um 90 % in der eigenen Produktion, um 80 % in der Fahrzeugnutzungsphase, insofern die Marktbedingungen dies zulassen, sowie insgesamt um 70 % über alle relevanten Wertschöpfungsstufen gegenüber 2019 reduziert werden[4]. Bis spätestens 2049 möchte die Mercedes-Benz Group darüber hinaus Net-Zero[5] erreichen. Als Akteurin im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das Pariser Klimaabkommen. Die Ambition 2039 trägt zu den Zielen des Abkommens bei und unterstützt den Übergang zu einem verbleibenden CO_2-Emissionsniveau, das mit einem 1,5-°C-Pfad vereinbar ist.

Die Transformation ist eine strategische Aufgabe der Mercedes-Benz Group. Sie erfordert eine Weiterentwicklung der Geschäftstätigkeiten und prägt die zukünftige Ausrichtung des Konzerns. Ziel ist es, den Wandel der Automobilindustrie zu gestalten und Produkte sowie Dienstleistungen darauf auszurichten. Die Elektrifizierung des Produktportfolios bildet dabei den zentralen strategischen Hebel.

Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schaffen die Voraussetzungen für die Transformation, indem sie in jedem Segment vollelektrische Fahrzeuge anbieten. Die Mercedes-Benz Group unterstützt ihre Kundinnen und Kunden aktiv beim Umstieg auf lokal emissionsfreie Mobilität durch Elektrofahrzeuge und die Erweiterung der Ladeinfrastruktur sowie Ladeangebote mit Strom aus erneuerbaren Energien. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind auf alle Marktszenarien vorbereitet, um die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, ob vollelektrischer Antrieb oder elektrifizierter sowie hochmoderner Verbrennungsmotor. Dazu wurde die Produktion antriebsflexibel aufgestellt. Für die Weiterentwicklung ihres Produktportfolios nutzt die Mercedes-Benz Group Synergien zwischen neuen und existierenden Baureihen. Gleichzeitig berücksichtigt der Konzern den Klimaschutz in allen Lebenszyklusphasen seiner Automobile – von der Lieferkette über die eigene Herstellung bis hin zur Nutzung und Entsorgung der Fahrzeuge.

[4] Zusätzlich unterstützt die Mercedes-Benz Group qualifizierte, nach anerkannten Standards zertifizierte Klimaschutzprojekte.

[5] Net Zero bedeutet, dass die CO_2-Emissionen über alle relevanten Wertschöpfungsstufen um mindestens 90 % gegenüber 2019 reduziert werden. Verbleibende CO_2-Emissionen (< 10 %) werden dauerhaft neutralisiert.

1.1 CO_2-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette

Die Mercedes-Benz Group analysiert systematisch die entstehenden CO_2-Emissionen und weitere Umweltauswirkungen entlang ihrer gesamten Wertschöpfungskette. Der Konzern betrachtet die Lieferkette, die Produktion, die Logistik, die Nutzungsphase sowie die Demontage und Aufbereitung der Fahrzeuge als relevante Wertschöpfungsstufen[6]. Für den gesamten Lebenszyklus der Mercedes-Benz Group Flotte weltweit ergab sich für das Jahr 2025 in den relevanten Wertschöpfungsstufen ein durchschnittlicher CO_2-Wert von 49,3 t pro Fahrzeug. Im Jahr 2019 betrugen die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Mercedes-Benz Group Flotte 53,8 t pro Fahrzeug in den relevanten Wertschöpfungsstufen. Damit hat die Mercedes-Benz Group ihre CO_2-Emissionen pro Fahrzeug bis zum Jahr 2025 bereits um etwa 8 % gegenüber 2019 reduziert.

CO_2-Emissionen der Mercedes-Benz Group in den relevanten Wertschöpfungsstufen (in t CO_2/Fahrzeug)[7]

	LIEFERKETTE	PRODUKTION	LOGISTIK	NUTZUNGS-PHASE	END-OF-LIFE	GESAMT
Mercedes-Benz Group*						
2019	9,7	0,7	0,8	42,2	0,4	53,8
2025	**11,1**	**0,3**	**0,8**	**36,7**	**0,4**	**49,3**
Mercedes-Benz Cars						
2025	**11,1**	**0,2**	**0,9**	**34,1**	**0,4**	**46,7**
Mercedes-Benz Vans						
2025	**10,4**	**0,3**	**0,7**	**49,2**	**0,5**	**61,1**
Scope	**Scope 3:** Kategorie 3.1 & 3.10	**Scope 1 und 2:** Mercedes-Benz Produktion	**Scope 3:** Kategorie 3.4	**Scope 3:** Kategorie 3.11	**Scope 3:** Kategorie 3.12	**Summe** der Wertschöpfungsstufen

* Die CO_2-Emissionen der Mercedes-Benz Group umfassen die CO_2-Emissionen von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans.

[6] Für weitere Informationen siehe Kapitel 4.1 Berechnung der Treibhausgasemissionen.

[7] Die Methodik und zugrundeliegende Annahmen werden im Kapitel 4.1 Berechnung der Treibhausgasemissionen beschrieben so wie im Geschäftsbericht 2025 der Mercedes-Benz Group im Kapitel Treibhausgasbruttoemissionen (ab Seite 140) in der jeweils aktuellen Fassung.

1.2 Ambitionen und Hebel zur Dekarbonisierung der Mercedes-Benz Group

Bis 2039 sollen die CO_2-Emissionen um 90 % in der eigenen Produktion, um 80 % in der Fahrzeugnutzungsphase, insofern die Marktbedingungen dies zulassen, sowie insgesamt um 70 % über alle relevanten Wertschöpfungsstufen gegenüber 2019 reduziert werden[8]. Bis spätestens 2049 möchte die Mercedes-Benz Group darüber hinaus Net-Zero[9] erreichen. Für die Erreichung ihrer klimabezogenen Ambitionen hat die Mercedes-Benz Group neben der Elektrifizierung ihrer Produktpalette die Dekarbonisierung der Lieferkette, der Logistik und der Produktion als Hebel identifiziert und entsprechende Maßnahmen zur Umsetzung geplant.

Mit 73 %[10] entsteht der Hauptanteil der für das Jahr 2025 berichteten Scope-3-Emissionen der Mercedes-Benz Group in der Nutzungsphase der Fahrzeuge. Diese umfasst die Kraftstoff- und Stromherstellung (Well-to-Tank) sowie den Fahrbetrieb (Tank-to-Wheel). Die Mercedes-Benz Group ist überzeugt, dass ein technologieoffener Ansatz mit mehreren Antriebstechnologien die Marktakzeptanz beschleunigt und es ermöglicht, die Dekarbonisierung unter realen Einsatzbedingungen zu erreichen. Technologieneutralität sollte daher das zentrale regulatorische Leitprinzip sein und sicherstellen, dass alle Technologien – von vollelektrischen Fahrzeugen über (Plug-in-) Hybride, Range Extender und hocheffiziente Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bis hin zu dekarbonisierten Kraftstoffen – einen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten können. Der Fokus der Mercedes-Benz Group liegt dabei auf der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Darüber hinaus liegt ein Schwerpunkt auf der Optimierung der Fahrzeugeffizienz sowie auf dem Laden mit Grünstrom.

Rund 22 %[10] der Scope-3-Emissionen gingen im Jahr 2025 auf die Lieferketten zurück, die die Mercedes-Benz Group mit Waren und Dienstleistungen versorgen. Zur Reduktion dieser Emissionen fokussiert sich der Konzern im Rahmen der Dekarbonisierung der Lieferkette auf den Bezug CO_2-reduzierter Produktionsmaterialien.

[8] Zusätzlich unterstützt die Mercedes-Benz Group qualifizierte, nach anerkannten Standards zertifizierte Klimaschutzprojekte.

[9] Net Zero bedeutet, dass die CO_2-Emissionen über alle relevanten Wertschöpfungsstufen um mindestens 90 % gegenüber 2019 reduziert werden. Verbleibende CO_2-Emissionen (< 10 %) werden dauerhaft neutralisiert.

[10] Die prozentualen Anteile beziehen sich auf die Treibhausgasemissionen auf Konzernebene, die im Geschäftsbericht 2025 der Mercedes-Benz Group im Kapitel Treibhausgasbruttoemissionen (ab Seite 140) in der jeweils aktuellen Fassung ausgewiesen werden.

In der Produktion (Scope 1 und Scope 2) bezieht der Konzern 100 %[11] Grünstrom und setzt sich für den weiteren Ausbau erneuerbarer Energien ein. Zudem fokussiert er sich auf die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung sowie auf die Optimierung der Energieeffizienz an den eigenen Standorten. In der Transportlogistik setzt der Konzern auf die Optimierung von Transportnetzwerken und -prozessen, einen effizienten Verkehrsträgermix sowie den Einsatz CO_2-reduzierter Energieträger, um Transportemissionen kontinuierlich zu reduzieren.

Im Zuge der Weiterentwicklung der Ambition 2039 hat die Mercedes-Benz Group für alle relevanten Wertschöpfungsstufen Ambitionen definiert, die in der folgenden Abbildung dargestellt sind. Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Wertschöpfungsstufen sowie der zugehörigen Maßnahmen erfolgt in den nachfolgenden Kapiteln.

Ambitionen der Mercedes-Benz Group zur Dekarbonisierung der relevanten Wertschöpfungsstufen (in t CO_2/Fahrzeug)[12]

	LIEFERKETTE	PRODUKTION	LOGISTIK	NUTZUNGS-PHASE	END-OF-LIFE	GESAMT
2019 Mercedes-Benz Group	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**
→ **2025**	+ 14 %*	- 57 %*	-	- 13 %*	-	**- 8 %**
→ **2039**	- 20 %* (- 60 % vs. No-Action Szenario**)	- 90 %*	- 45 %*	- 80 %*	- 75 %*	**- 70 %**
→ **2049**						**Net Zero (- 90 %)**
Scope	**Scope 3:** Kategorie 3.1 & 3.10	**Scope 1 und 2:** Mercedes-Benz Produktion	**Scope 3:** Kategorie 3.4	**Scope 3:** Kategorie 3.11	**Scope 3:** Kategorie 3.12	**Summe** der Wertschöpfungsstufen

*Prozentuale Veränderungen innerhalb der betrachteten Wertschöpfungsstufen gegenüber 2019.
**Geschätzter Beitrag der geplanten Dekarbonisierungsmaßnahmen im Jahr 2039 gegenüber einem Szenario ohne deren Umsetzung.

[11] Die Mercedes-Benz Group belegt dies für jeden Stromvertrag weltweit durch Herkunftsnachweise.
[12] Für weitere Informationen siehe Kapitel 4.1 Berechnung der Treibhausgasemissionen.

1.3 Steuerung und Organisation

Die Mercedes-Benz Group handelt auf Grundlage der nachhaltigen Geschäftsstrategie, die der Vorstand der Mercedes-Benz Group mit Zustimmung des Aufsichtsrats verabschiedet hat. Die strategische Fokussierung der Nachhaltigkeitsthemen wird regelmäßig überprüft. Dabei werden die Perspektiven aller relevanten Stakeholdergruppen sowie Makrotrends, eine Wesentlichkeitsanalyse und eine Benchmarkanalyse berücksichtigt. Der Konzern hat die strategischen Fokusfelder Dekarbonisierung, Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, Beschäftigte, Menschenrechte sowie Digitales Vertrauen und Verkehrssicherheit in der Unternehmenspraxis verankert.

Die nachhaltige Geschäftsstrategie spiegelt sich in der Organisationsstruktur der Mercedes-Benz Group wider: Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind wesentlicher Teil aller Geschäftsfunktionen, ob Forschung und Entwicklung, Einkauf, Produktion, Finanzen oder andere Funktionen. Vertreterinnen und Vertreter dieser Fachfunktionen kommen regelmäßig zusammen in zentralen Gremien, die die Umsetzung und Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie sicherstellen.

Die Mercedes-Benz Group führt regelmäßig eine Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Anforderungen der CSRD und ESRS durch, um wesentliche Themen sowie die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft und die zugehörigen nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen für den Konzern zu ermitteln. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse analysiert die Mercedes-Benz Group unter Berücksichtigung ihrer Aktivitäten und Pläne unter anderem die Auswirkungen auf den Klimawandel. Dabei betrachtet sie ihre Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette. Zusätzlich führt der Konzern regelmäßig eine klimaspezifische Szenarioanalyse durch, um die Risiken und Chancen entlang der Wertschöpfungskette besser verstehen und einschätzen zu können.

Weitere Informationen zu den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie den Ergebnissen der Klimaszenarioanalyse:

Geschäftsbericht 2025 der Mercedes-Benz Group, Kapitel Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse (ab Seite 113) in der jeweils aktuellen Fassung

Die Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie und der Dekarbonisierung erfordert Investitionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die Mercedes-Benz Group hat in Summe bereits einen zweistelligen Milliardenbetrag in die Elektromobilität investiert und plant auch zukünftig Investitionen in neue antriebsflexible und elektrische Fahrzeugarchitekturen und Batterien. Darüber hinaus plant der Konzern, Investitionen insbesondere in die Transformation der Lieferkette, die Dekarbonisierung der Produktion und der Transportlogistik sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu tätigen.

Der Anteil der taxonomiekonformen Investitionen des Konzerns blieb mit 29,4 % im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert (2024: 30,1 %). Die Informationen zu nachhaltigen, taxonomiekonformen Investitionen der Mercedes-Benz Group werden in der »EU-Taxonomie« im Kapitel »Berichterstattung zu taxonomiekonformen Anteilen ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten« des Geschäftsberichts 2025 unter »Taxonomiekonformität der Investitionen« ausgewiesen.

Geschäftsbericht 2025 der Mercedes-Benz Group, Kapitel EU-Taxonomie (ab Seite 166) in der jeweils aktuellen Fassung

Umsetzung der Transformation

2.1 | Nutzungsphase
Seite 11 – 14

2.2 | Lieferkette
Seite 15 – 16

2.3 | Produktion, Logistik und End-of-Life
Seite 17 – 21

2.1 Nutzungsphase

Die Mercedes-Benz Group ist überzeugt, dass ein technologieoffener Ansatz mit mehreren Antriebstechnologien die Marktakzeptanz beschleunigt und es ermöglicht, die Dekarbonisierung unter realen Einsatzbedingungen zu erreichen. Technologieneutralität sollte daher das zentrale regulatorische Leitprinzip sein und sicherstellen, dass alle Technologien – von vollelektrischen Fahrzeugen über (Plug-in-)Hybride, Range Extender und hocheffiziente Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bis hin zu dekarbonisierten Kraftstoffen – einen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten können. Als den wichtigsten Beitrag zur Dekarbonisierung der Nutzungsphase ihrer Fahrzeuge sieht die Mercedes-Benz Group die Elektrifizierung der Produktpalette. Darüber hinaus stellt die Verbesserung der Energieeffizienz der Fahrzeuge einen wesentlichen Stellhebel dar. Zur Förderung der Elektromobilität baut der Konzern darüber hinaus die Ladeinfrastruktur aus.

In der Nutzungsphase der Fahrzeuge der Mercedes-Benz Group können CO_2-Emissionen bei der Kraftstoff- und Stromherstellung (Well-to-Tank) sowie im Fahrbetrieb (Tank-to-Wheel) entstehen. Ein Vergleich der CO_2-Emissionen in der Nutzungsphase von Verbrennerfahrzeugen, vollelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden zeigt, dass bei vollelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden die Stromherstellung stärker ins Blickfeld rückt. Das Laden mit Strom aus erneuerbaren Energien ist daher ein wesentlicher Faktor, um die CO_2-Emissionen dieser Antriebsvarianten zu verringern.

Vor diesem Hintergrund ist die Initiative Renewable Charging ein wichtiger Schritt für die Dekarbonisierung der Mobilität. Damit ermöglicht die Mercedes-Benz Group ihren Kundinnen und Kunden, ihre Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Energien zu laden. Sofern an der jeweiligen Ladestation noch kein Strom aus erneuerbaren Energien vorliegt, verwendet Renewable Charging Grünstromzertifikate. Diese stellen sicher, dass für Ladevorgänge über MB.CHARGE Public eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird.

Durch die geplanten Maßnahmen sollen die CO_2-Emissionen in der Fahrzeugnutzungsphase bis 2039 um etwa 80 % gegenüber 2019 reduziert werden, insofern die Marktbedingungen dies zulassen. Für die Umsetzung dieser Reduktion ist die Elektrifizierung der Produktpalette entscheidend. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schaffen die Voraussetzungen für die Transformation, indem sie in jedem Segment vollelektrische Fahrzeuge anbieten. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden.

Elektrifizierung der Fahrzeuge

Vollelektrische Fahrzeuge
Die Mercedes-Benz Group will ihr Angebot an Elektrofahrzeugen in allen Modellvarianten und Fahrzeugtypen weiter ausbauen. Im Jahr 2025 wurden die vollelektrischen Varianten des CLA, CLA Shooting Brake, GLB und GLC vorgestellt.

Zwischen 2025 und 2027 plant das Unternehmen, 14 vollelektrische Modelle einzuführen und in jedem Segment mindestens eine vollelektrische Variante anzubieten.

Mit der Mercedes-Benz Modular Architecture (MMA) entwickelte der Konzern eine primär auf Elektrofahrzeuge ausgerichtete Architektur. Im Jahr 2025 stellte die Mercedes-Benz Group den neuen vollelektrischen CLA vor, das erste im Rahmen der MMA entwickelte Fahrzeug. Mit dem neuen elektrischen GLC wurden im Jahr 2025 und im Jahr 2026 mit der neuen elektrischen C-Klasse die ersten Fahrzeuge vorgestellt, die auf Basis der neuen Mercedes-Benz Electric Architecture (MB.EA) entwickelt wurden.

Auch im Transportergeschäft bei Mercedes-Benz Vans schreitet der Ausbau der Elektromobilität voran. Schon heute sind alle Baureihen bei Mercedes-Benz Vans elektrifiziert. Kundinnen und Kunden sowie Aufbauhersteller können in jedem Segment einen vollelektrischen Van auswählen – für den gewerblichen sowie den privaten Einsatz. Seit dem Jahr 2026 basieren alle neu entwickelten mittelgroßen und großen vollelektrischen Vans von Mercedes-Benz Vans auf der modularen, flexiblen und skalierbaren Van Electric Architecture (VAN.EA). Anfang 2026 wurde der vollelektrische VLE vorgestellt, das erste Fahrzeug basierend auf der neuen Architektur.

Plug-in-Hybride
Auf dem Weg in die vollelektrische Zukunft stellen auch Plug-in-Hybride eine Brückentechnologie dar. Die Kombination aus Elektroantrieb und Verbrennungsmotor ermöglicht zeitweise lokal CO_2-emissionsfreies Fahren. Dabei ermöglicht der Antrieb – bestehend aus Elektromotor und Hochvoltbatterie – rein elektrische Fahrten.

Effizientes Fahrzeugkonzept

Effizientes Fahren und Laden reduziert den Lebenszyklus-CO_2-Fußabdruck – und ist damit ein Stellhebel, um die anvisierten klimabezogenen Ambitionen der Mercedes-Benz Group zu erreichen. Daher konzentriert sich der Konzern bereits in der frühen Entwicklungsphase darauf, die gesamten Fahrzeugkonzepte energieeffizient zu gestalten und berücksichtigt hierbei alle relevanten Bereiche: Aerodynamik, Antrieb, Rollwiderstand, Gewicht, Thermomanagement und Bordnetz.

Die Mercedes-Benz Group hat im Jahr 2025 den neuen vollelektrischen CLA vorgestellt, das erste im Rahmen der MMA (Mercedes-Benz Modular Architecture) entwickelte Fahrzeug mit Fokus auf Effizienz und elektrische Reichweite. Dank seiner Antriebseffizienz und Aerodynamik bietet der CLA 250+ mit EQ-Technologie (Energieverbrauch kombiniert: 14,1 – 12,2 kWh/100 km | CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO_2-Klasse: A) eine Reichweite von bis zu 792 Kilometern nach WLTP[14, 15, 16].

Die Technologie, die diese Werte erreichen kann, baut auf den Erkenntnissen des Technologieprogramms VISION EQXX auf. Innerhalb des Programms wurden Maßnahmen identifiziert, die bisherige Energieverluste weiter reduzieren können. Der neue, auf dem VISION EQXX aufbauende Serienantrieb, von der Batterie bis zu den Rädern, kann bei Langstreckenfahrten einen Wirkungsgrad von bis zu 93 % erzielen.

Charging

Öffentliches Laden mit Mercedes-Benz

Der globale Mercedes-Benz Lade-Service MB.CHARGE Public[17] bietet Mercedes-Benz Ladelösungen für unterwegs. Über MB.CHARGE Public haben Privat- und Geschäftskundinnen und -kunden von Mercedes-Benz Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden auf vier Kontinenten einfachen Zugang zu einem weltweiten Ladenetz mit über 3 Millionen Ladepunkten[18] von mehr als 1.500 Ladestationsbetreibern. Mehr als 1.000.000 dieser Ladepunkte befinden sich in Europa, davon über 180.000 in Deutschland. Mercedes-Benz erweitert das Ladenetzwerk, zu dem MB.CHARGE Public Zugang bietet, kontinuierlich durch eigene Aktivitäten zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastrukturen weltweit. Über 40.000 Ladepunkte des eigenen globalen Mercedes-Benz Charging Networks sowie der Joint Ventures IONITY, IONNA und IONCHI sollen bis Ende des Jahrzehnts in Europa, Nordamerika und China etabliert werden.

---

[14] Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure) ermittelt. Die angegebenen Spannweiten beziehen sich auf den europäischen Markt.

[15] Die tatsächliche Reichweite hängt von zahlreichen Faktoren wie insbesondere der individuellen Fahrweise, Umgebungsbedingungen, dem Alterungsprozess der Batterie, Nebenverbrauchern, wie beispielsweise der Klimatisierung, Sonderausstattungen, Bereifung, Zuladung, dem Streckenprofil ab und kann daher vom angegebenen WLTP-Wert abweichen.

[16] Weitere Informationen siehe 360° Umweltcheck Mercedes-Benz CLA mit EQ Technologie

[17] Für die Nutzung der Digitalen Extras muss eine Mercedes me ID angelegt und den Nutzungsbedingungen für Digitale Extras und den Mercedes me ID Nutzungsbedingungen in ihrer jeweils gültigen Fassung zugestimmt werden. Zusätzlich muss das jeweilige Fahrzeug mit dem Benutzerkonto verknüpft sein. Nach Ablauf der limitierten Laufzeit können die Digitalen Extras kostenpflichtig verlängert werden, sofern diese dann noch für das entsprechende Fahrzeug angeboten werden. Um das Digitale Extra MB.CHARGE Public nutzen zu können, wird ein separater kundeneigener Ladevertrag mit einem ausgewählten Drittanbieter benötigt, über den die Bezahlung und Abrechnung der Ladevorgänge erfolgt.

[18] Die Ladepunktanzahl kann je nach Fahrzeugmodell variieren. Einzelne Modelle benötigen z.B. einen 400V/800V-Konverter, dessen Verfügbarkeit von der Ausstattung und dem Land abhängt.

Renewable Charging
Mercedes-Benz setzt auf die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien. Renewable Charging ist ein integraler Bestandteil von MB.CHARGE Public in Europa, Kanada, den USA und China. Sofern an der jeweiligen Ladestation noch kein Strom aus erneuerbaren Energien vorliegt, verwendet MB.CHARGE Public Grünstromzertifikate. Diese stellen sicher, dass für Ladevorgänge über MB.CHARGE Public eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird. Sie stammen ausschließlich aus Wind- und Solarkraftanlagen, die jünger als sechs Jahre sind. Renewable Charging ist auch ein entscheidender Bestandteil des eigenen globalen Mercedes-Benz Charging Network, das allen Fahrerinnen und Fahrern eines elektrischen Fahrzeugs ermöglicht, Strom aus erneuerbaren Energien zu laden. Das wird vorzugsweise über Grünstrom-Lieferverträge, wo immer dies möglich ist, oder durch die Nutzung von Grünstromzertifikaten abgewickelt.

Bereits heute trägt Renewable Charging zur Reduktion der CO_2-Emissionen in der Nutzungsphase der Mercedes-Benz Group bei. Um eine weitere Reduktion der Emissionen zu erreichen, plant der Konzern Renewable Charging auf weitere Märkte und Anwendungsfälle auszuweiten.

2.2 Lieferkette

Die Dekarbonisierung der Lieferkette spielt für die Mercedes-Benz Group eine zentrale Rolle zur Erreichung ihrer klimabezogenen Ambitionen. Der Konzern betrachtet den Einsatz von CO_2-reduzierten Produktionsmaterialien[20] als maßgeblichen Faktor zur Dekarbonisierung der Lieferkette. Die Mercedes-Benz Group konzentriert sich hierbei insbesondere auf Fokusmaterialien wie Stahl, Aluminium, Polymere und Batteriezellen, da diese in der Herstellung CO_2- und energieintensiv sind.

Mit der zunehmenden Elektrifizierung rücken insbesondere die Batterien stärker in den Fokus. Die Batterie ist das Einzelbauteil eines Elektrofahrzeugs mit dem höchsten CO_2-Fußabdruck. Daher setzt der Konzern auf den Bezug von Batteriezellen, die unter Verwendung erneuerbarer Energien hergestellt wurden, um die CO_2-Emissionen weiter zu reduzieren.

Der Konzern hat Maßnahmen geplant, um die CO_2-Emissionen in der Lieferkette zu reduzieren. Der Beitrag dieser Maßnahmen soll im Jahr 2039 gegenüber einem Szenario ohne deren Umsetzung zu einer Reduktion der CO_2-Emissionen in der Lieferkette von etwa 60 % führen. Im Vergleich zu 2019 entspricht dies einer Reduktion um etwa 20 %. Für die Realisierung dieser Reduktion ist es von wesentlicher Bedeutung, dass der Markt für CO_2-reduzierte Produktionsmaterialien weiterhin expandiert und eine kosteneffiziente Weiterentwicklung dieser Materialien gewährleistet wird.

Transformation bei den Lieferanten
Für künftige Baureihen und Fahrzeugarchitekturen müssen Lieferanten von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans Zielvorgaben zur CO_2-Reduktion einhalten und entsprechende Maßnahmen umsetzen. Dies gilt insbesondere für Lieferanten von Bauteilen und Fokusmaterialien. Um die Transformation von Lieferanten und Geschäftspartnern zu fördern, nutzen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zwei Instrumente:

- Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans haben Zielwerte für den CO_2-Ausstoß in ihre Vergabekriterien integriert. Der Fokus liegt auf CO_2-intensiven Bauteilen und Materialien. Die Ziele betreffen nicht nur die direkten Lieferanten, sie gelten auch für die vorgelagerte Gewinnung von Rohmaterialien und die Produktion von Komponenten.

- Zudem setzen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans auf die Zusammenarbeit mit ausgewählten Partnern, um CO_2-Emissionen in der Lieferkette durch innovative Technologien zu reduzieren. Im Fokus steht die Herstellung wichtiger Bauteile wie Batteriezellen oder Rohbaukomponenten.

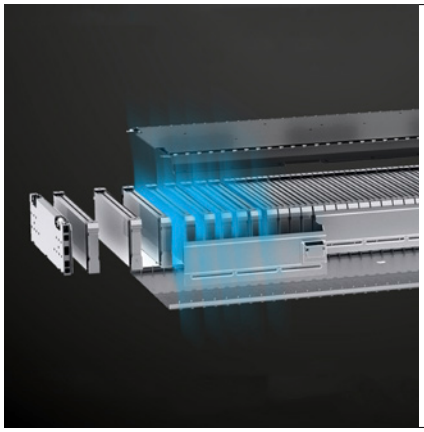
Die Leitplanken für ein verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement hat die Mercedes-Benz Group in den Responsible Sourcing Standards (RSS) verankert. Als zentrales Vertragsdokument für Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten finden die Standards international Anwendung. Sie formulieren Anforderungen u. a. in den Bereichen umweltbezogene Sorgfaltspflichten, Klimaschutz, Klimawandel, Ressourcenschonung, Biodiversität, Entwaldung und Wasser. Im Bereich Klimaschutz und Klimawandel fordert der Konzern von seinen Lieferanten, dass diese

[20] CO_2-reduzierte Produktionsmaterialien sind Materialien, deren Herstellung im Vergleich zu herkömmlichen Herstellungsrouten mit geringeren CO_2-Emissionen verbunden sind.

effiziente Technologien und Materialien einsetzen, erneuerbare Energien nutzen sowie den Flächenversiegelungsgrad minimieren. Außerdem müssen Lieferanten geeignete Unternehmensziele für ihre CO_2-Emissionen entwickeln, Maßnahmen ergreifen und ihre Fortschritte regelmäßig gegenüber der Mercedes-Benz Group berichten.

CO_2-reduzierte Produktionsmaterialien

Zur CO_2-Reduktion in der Lieferkette legen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans den Schwerpunkt auf Materialien und Komponenten, die hohe CO_2-Emissionen verursachen. Aus den Ergebnissen der Lieferantengespräche wurden quantitative Zwischenziele für den CO_2-Ausstoß in den Lieferketten abgeleitet und die Zielwerte in die Vergabekriterien integriert. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans wenden CO_2-Vorgaben als Schlüsselkriterien bei der Auftragsvergabe für besonders CO_2-intensive Bauteile an.

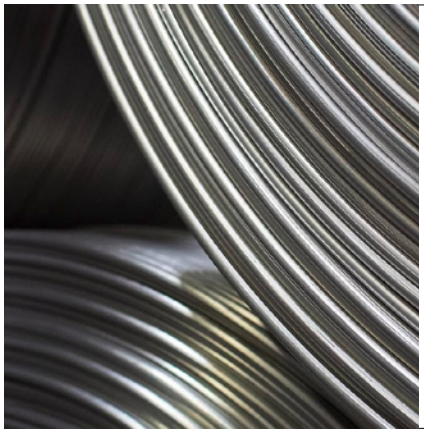


Batterien

- Neue Batterie-Generation des neuen CLA: Reduktion des CO_2-Fußabdruckes um etwa 30 % je Zelle gegenüber der konventionellen Herstellung durch CO_2-Reduktionsmaßnahmen und Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien in der Anoden-, Kathoden- und Zellgehäuseherstellung.
- Verwendung von Rezyklaten in Kathoden- und Zellgehäuseherstellung der Batterieherstellung für zukünftige Architekturen.

Stahl

- Weltweite Partnerschaften, um die Beschaffung von CO_2-reduziertem Stahl zu ermöglichen.
- Kooperationen und Abnahmeverträge für die Dekarbonisierung der Stahllieferkette: Aufbau industrieller Direktreduktionsanlagen und Einschmelzaggregaten als wichtige Voraussetzungen für die Dekarbonisierung.



Aluminium

- Mindestens ein Drittel des Primäraluminiums, das bei der Mercedes-Benz Group in Europa für neu eingeführte Elektromodelle seit dem Jahr 2025 genutzt wird, wird mithilfe erneuerbarer Energien hergestellt.
- Technologiepartnerschaft mit Aluminiumproduzenten, um CO_2-armes Primäraluminium und Aluminium mit 75 % Post-Consumer-Rezyklat in die Serienproduktion zu bringen.

2.3 Produktion, Logistik und End-of-Life

Die Dekarbonisierung der eigenen Produktion, der Logistik sowie der Behandlung der Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer (End-of-Life) leistet ebenfalls einen wichtigen Beitrag zu Erreichung der klimabezogenen Ambitionen der Mercedes-Benz Group.

Produktion

In der Produktion will die Mercedes-Benz Group die CO_2-Emissionen weltweit reduzieren und, soweit möglich, vermeiden. Dafür setzt die Mercedes-Benz Group auf den Bezug von Grünstrom, den Ausbau erneuerbarer Energien, die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung sowie auf die Optimierung der Energieeffizienz an den eigenen Standorten. Der Konzern hat in den zurückliegenden Jahren umfangreiche Maßnahmen umgesetzt und plant für die kommenden Jahre weitere weitreichende Maßnahmen, um die CO_2-Emissionen in der Produktion zu reduzieren. Durch diese Maßnahmen sollen die CO_2-Emissionen in der Produktion bis 2039 um 90 % gegenüber dem Jahr 2019 reduziert werden. Die Erreichung dieser Reduktion ist neben den eigenen Maßnahmen des Konzerns auch von externen Faktoren abhängig, insbesondere von der Dekarbonisierung der bezogenen Fernwärme an einzelnen Produktionsstandorten.

Grünstrombezug und Ausbau erneuerbarer Energien

Im Jahr 2025 deckten erneuerbare Energiequellen bereits 51 % des gesamten Energiebedarfes der weltweiten Mercedes-Benz Cars Produktionsstandorte ab. Bei Mercedes-Benz Vans lag der Anteil am Gesamtenergieverbrauch bei 39 %.

Der Bezug von grünem Strom ist ein wichtiger Stellhebel zur Dekarbonisierung der Produktion. So beziehen die Standorte der Mercedes-Benz Group ihren externen Strom zu 100 % aus erneuerbaren Energien. In Deutschland setzt die Mercedes-Benz Group beim externen Strombezug dafür heute auf einen Strommix aus Solar-, Wind- und Wasserkraft.

Die Mercedes-Benz Group setzt den Ausbau der erneuerbaren Energien an ihren Standorten weltweit fort. Photovoltaikanlagen sind bereits an zahlreichen Standorten installiert und leisten einen Beitrag zur erneuerbaren Stromversorgung vor Ort. Weitere Anlagen befinden sich in der Planung und Umsetzung, um die installierte Leistung sukzessive zu erhöhen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Energiestrategie des Konzerns ist die Erweiterung des Portfolios um Windenergie aus On- und Offshore-Windparks. Im Offshore-Bereich schloss der Konzern mit einem Energielieferanten einen Stromabnahmevertrag (Power Purchase Agreement (PPA)) für die Lieferung von Strom aus dem Windpark Windanker in der Ostsee. Damit sichert sich die Mercedes-Benz AG ab dem Jahr 2027 140 MW Strom aus erneuerbaren Energien und deckt damit rund 30 % ihres Strombedarfs in Deutschland ab.

Die Installation eines Windparks auf dem Mercedes-Benz Testgelände im norddeutschen Papenburg hat begonnen. Derzeit entstehen auf dem Gelände ca. 20 Windenergieanlagen mit einer Leistung von rund 140 MW. Aus dem Windpark werden zukünftig im Rahmen eines PPA bis zu 20 % des jährlichen Strombedarfs der Mercedes-Benz AG in Deutschland bezogen.

Wärmeversorgung
Die Mercedes-Benz Group ergreift verschiedene Maßnahmen, um den Einsatz fossiler Energieträger und somit die CO_2-Emissionen weiter zu reduzieren. Bereits heute werden Oberflächengeothermie, Wärme aus Biomasseheizwerken sowie Fernwärme mit Anteilen erneuerbarer Energie an einzelnen Produktionsstandorten genutzt. In den nächsten Jahren wird dieses Portfolio um weitere mit Grünstrom betriebene Wärmepumpen ergänzt. Darüber hinaus ist geplant, Produktionsabwärme effektiv zu nutzen und Produktionsprozesse zu elektrifizieren.

Energieeffizienz und -verbrauch
Zur Optimierung der Energieeffizienz und zur Senkung des Energieverbrauchs werden verschiedene Maßnahmen ergriffen. Der Konzern sensibilisiert seine Belegschaft für das Energiesparen, um das Bewusstsein zu stärken, u. a. mit allgemein sichtbaren Tipps, Schulungen und Initiativen. Auch bei der Neubeschaffung von Produktionsanlagen und dem Umbau von Gebäuden achtet die Mercedes-Benz Group durch standardisierte Prozesse, Schulungen und Checklisten auf eine hohe Energieeffizienz.

Eine weitere Maßnahme zur Energieeffizienzsteigerung ist die gezielte Steuerung von Energieversorgungs- und gebäudetechnischen Anlagen. Die Mercedes-Benz Group verwendet neue Technologien, um bestehende energieintensive Prozesse weiter zu optimieren. So hat der Konzern damit begonnen, Produktionsanlagen und Roboter mit einem datengetriebenen Ansatz während des Serienbetriebs energetisch zu optimieren. Auf diese Weise kann der Prozess bedarfsgerechter und somit energieeffizienter gestaltet werden. Darüber hinaus nutzt der Konzern beispielsweise für Lüftungsanlagen der Gebäude Wärmerückgewinnungssysteme.

Förderung von Klimaschutzprojekten
Seit 2022 unterstützt die Mercedes-Benz Group qualifizierte Klimaschutzprojekte in Höhe der verbleibenden CO_2-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) der Standorte. Verbleibende Emissionen entstehen insbesondere in den erdgasbetriebenen Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen, die Strom und Wärme erzeugen.

Weitere Informationen zu Investitionen in Klimaschutzprojekten:

Kapitel „Klimaschutzprojekte und CO_2-Entnahme“

Logistik

In der Transportlogistik will die Mercedes-Benz Group die CO_2-Emissionen weltweit reduzieren und, soweit möglich, vermeiden. Dafür setzt der Konzern auf Local-for-Local-Ansätze zur Verkürzung von Transportwegen, die Optimierung von Transportnetzwerken und -prozessen sowie einen effizienten Verkehrsträgermix. Der Konzern hat Maßnahmen geplant, um die CO_2-Emissionen in der Logistik zu reduzieren. Durch die geplanten Maßnahmen sollen die CO_2-Emissionen bis 2039 um rund 45 % gegenüber 2019 reduziert werden. Die Erreichung dieser Reduktion ist neben den eigenen Maßnahmen des Konzerns auch von externen Faktoren abhängig, insbesondere von der Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe und Technologien sowie deren wirtschaftlicher Einsatzfähigkeit.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt dabei den Ansatz, Transporte verstärkt auf die Schiene zu verlagern und Luftfracht weitgehend zu vermeiden. Gleichzeitig werden Transportnetzwerke und -prozesse kontinuierlich optimiert, um Transportbedarfe zu reduzieren und bestehende Kapazitäten effizienter zu nutzen.

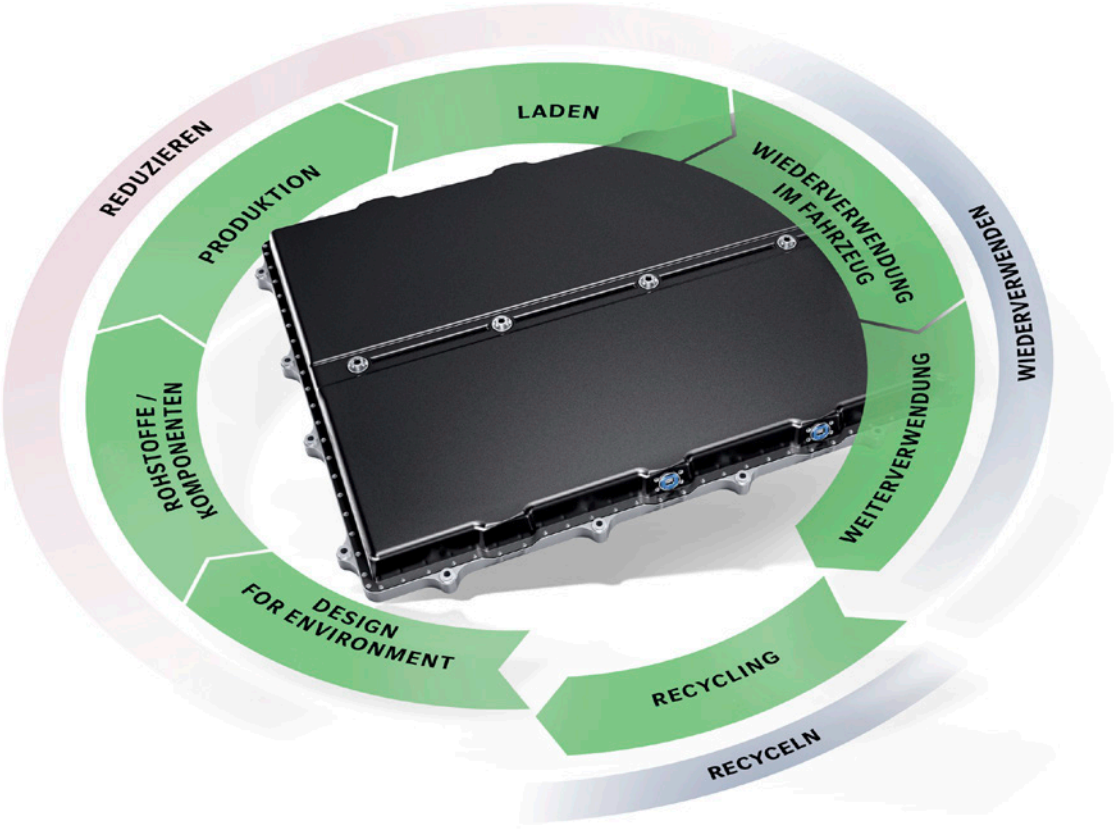
Darüber hinaus setzt die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit Logistikdienstleistern auf den Einsatz CO_2-reduzierter Energieträger und Technologien in allen Verkehrsträgern. Dazu zählen alternative Kraftstoffe im Seetransport, Sustainable Aviation Fuel (SAF) im Luftverkehr sowie Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) und elektrische Lkw im Straßentransport. Die Umsetzung ist abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Energieträger und Technologien.

End-of-Life

Die Verantwortung der Mercedes-Benz Group für ihre Produkte erstreckt sich über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs. Am Ende der Lebensdauer entstehen CO_2-Emissionen insbesondere im Zusammenhang mit der Demontage und Aufbereitung von Fahrzeugen. Der Ansatz der Mercedes-Benz Group ist es, die Rückführung geeigneter Materialien in den Stoffkreislauf sicherzustellen.

Die Mercedes-Benz Group denkt Kreislaufwirtschaft bei der Produktentwicklung von Beginn an mit und erstellt für jede neue Baureihe ein Recyclingkonzept. Dazu werden alle Bauteile und Werkstoffe analysiert und ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses geprüft. Dabei spielt das Recycling von Batterien zukünftig eine wichtige Rolle.

Mit Blick auf die zukünftig rücklaufenden Lithium-Ionen Batteriesysteme aus Elektrofahrzeugen hat Mercedes-Benz eine eigene Batterie-Recyclingfabrik als prototypische, kombinierte mechanisch-hydrometallurgische Anlage konzipiert. Ziel ist es, Know-how für die Wiederverwertung wertvoller Materialien aufzubauen und damit langfristig strategische Rohstoffe abzusichern. Die Mercedes-Benz Batterie-Recycling-Fabrik in Kuppenheim deckt alle Schritte von der Zerlegung auf Modullevel, über das Zerkleinern und Trocknen bis hin zur Aufbereitung der Materialströme in Batteriequalität ab. Durch die Prozessgestaltung der Hydrometallurgie mit Rückgewinnungsquoten von mehr als 90 Prozent soll eine echte Kreislaufwirtschaft von Batteriematerialien möglich werden. Im Rahmen des übergeordneten wissenschaftlichen Forschungsprojektes wird zudem die gesamte Prozesskette des Batterierecyclings betrachtet.



Weitere Umweltaspekte

3.1 | Ressourcenschonung
Seite 23 – 24

3.2 | Abfall
Seite 25

3.3 | Wasser
Seite 26

Neben den Maßnahmen zur Dekarbonisierung verfolgt die Mercedes-Benz Group weitere Ansätze zur Verringerung ihrer Umweltwirkungen. Die verantwortungsvolle Nutzung von Ressourcen, der schonende Umgang mit Wasser und die Reduktion der Abfallmengen sind weitere wesentliche Elemente für den Schutz der Umwelt und des globalen Klimasystems.

3.1 Ressourcenschonung

Der weltweit stetig zunehmende Ressourcenverbrauch hat negative Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft. Primäre Rohstoffe zu gewinnen und zu verarbeiten ist oft energieintensiv und kann zu Emissionen von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen führen. Um den Verbrauch primärer Ressourcen möglichst gering zu halten, will die Mercedes-Benz Group ihren Ressourcenverbrauch zunehmend vom Wachstum ihrer Produktionsleistung entkoppeln. Im Fokus sind dabei Aluminium, Stahl und Kunststoffe, da sie bei der Fahrzeugproduktion in großen Mengen benötigt werden und besonders energie- und ressourcenintensiv sind.

Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind bestrebt, die Menge an Primärmaterial zu begrenzen und durch den Einsatz von Sekundärmaterialien zunehmend zu reduzieren. Für neue Mercedes-Benz Fahrzeuge schreibt die Mercedes-Benz Group mit ihren Lastenheften einen Mindestsekundärmaterialanteil je Fokusmaterial vor. Im Laufe des nächsten Jahrzehnts soll der Einsatz von Sekundärrohstoffen im Einklang mit der Ambition 2039 auf 40% erhöht werden.

Bereits bei der Fahrzeugentwicklung verfolgen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans den Ansatz „Design for Environment“. Während der Konzeption überdenken Expertinnen und Experten die Materialzusammensetzung. Sie prüfen Alternativen, setzen Rezyklate ein und achten auf Leichtbau sowie Recyclingfähigkeit. Dadurch sollen die Fahrzeuge im gesamten Lebenszyklus ressourcenschonender werden.

Bereits heute verwenden Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans in allen Serienfahrzeugen recycelte Materialien. Im Jahr 2025 betrug der Anteil der Sekundärmaterialien in der Fahrzeugflotte von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans 17,6 %. Dazu gehören in vielen Fahrzeugen zum Beispiel Polsterstoffe für das Interieur, die aus bis zu 100 % recyceltem PET produziert werden, sowie lederfreie Ausstattungsvarianten, die aus bis zu 73 % recyceltem Material bestehen. In Zusammenarbeit mit der Pyrum Innovations AG und BASF SE entsteht durch chemisches Recycling aus ausgedienten Fahrzeugreifen ein neuartiger Recyclingkunststoff. Die Mercedes-Benz Group nutzt den innovativen Kunststoff bereits in Serie für verschiedene Bauteile und will das chemische Recycling kontinuierlich für weitere Kunststoffbauteile im Fahrzeug verwenden. Diese Sekundärmaterialien können dazu beitragen, CO_2-Emissionen im Herstellungsprozess der Werkstoffe zu verringern sowie den primären Ressourcenbedarf zu senken.

Im Rahmen von zwei Machbarkeitsstudien wurde die Wiederaufbereitung von End-of-Life Materialien für den Einsatz in Fahrzeugkomponenten untersucht. In Zusammenarbeit mit BASF SE wurden zwei unterschiedliche Recyclingverfahren, Depolymerisation und Solvolyse, evaluiert. In diesen Studien dienten als Inputströme Schredderrückstände aus Altfahrzeugen (ASR) sowie stark verschmutzte und ausgediente Ölwannen. Durch die innovativen Recyclingmethoden sollen End-of-Life-Materialien in den Wertstoffkreislauf integriert und in der Fahrzeugproduktion wieder eingesetzt werden.

Um die Verfügbarkeit solcher Sekundärmaterialien kontinuierlich zu erhöhen, ist der Ausbau vorhandener und auch neuer Recyclingtechnologien elementar. Pilotprojekte entlang der Wertschöpfungskette sind dabei von zentraler Bedeutung, um die Bandbreite der eingesetzten Recyclingverfahren kontinuierlich zu erweitern und fundierte Erkenntnisse zu gewinnen.

Weitere Informationen zur Ressourcenschonung und der Förderung der Kreislaufwirtschaft:

Geschäftsbericht 2025 der Mercedes-Benz Group, Kapitel Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ab Seite 159) in der jeweils aktuellen Fassung

3.2 Abfall

Die Mercedes-Benz Group will das Abfallaufkommen in der Produktion so gering wie möglich halten und stetig reduzieren.

Um die Abfallmengen in der Produktion zu reduzieren, setzt die Mercedes-Benz Group gezielte Maßnahmen um. In Europa erfasst die Mercedes-Benz Group Abfälle nach Abfallschlüsselnummern und entsorgt sie entsprechend den gesetzlichen Regelungen. Für die fachkundige Entsorgung von Abfällen arbeitet die Mercedes-Benz Group mit lizenzierten und zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben zusammen.

Mithilfe neuer und optimierter Produktionsprozesse sowie Partnerschaften in der gesamten Wertschöpfungskette reduziert die Mercedes-Benz Group Abfälle und bereitet diese zur Wiederverwendung oder für eine Verwertung auf.

Zur Transparenz über die internen Abfallströme implementierte die Mercedes-Benz AG 2024 ein IT- und Messsystem an den deutschen Standorten und konnte bereits im Jahr 2025 Erkenntnisse bei den Abfallströmen erhalten. Dadurch können Maßnahmen zur Abfallreduzierung eingeleitet werden.

Darüber hinaus reduziert die Mercedes-Benz Group weiterhin Abfälle wie Verschnitte, Sande und Schlämme durch neue oder optimierte Produktionsprozesse. Durch verschiedene Maßnahmen wie beispielsweise die Reduzierung der Ausschussmengen bei der Achsenfertigung, einer Optimierung beim Laserschweißen sowie der Zuschnittoptimierung im Millimeterbereich bei der Pressteilherstellung kann eine weitere Abfallreduzierung erreicht werden.

Weitere Informationen zum Umgang mit Abfall sowie zu den Abfallmengen der Mercedes-Benz Group:

Geschäftsbericht 2025 der Mercedes-Benz Group, Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ab Seite 159) in der jeweils aktuellen Fassung

3.3 Wasser

Wasser ist eine unverzichtbare Ressource für Umwelt und Gesellschaft. Der Konzern hat die Ambition, Wasserressourcen durch effiziente Nutzung zu schonen und Wasserverschmutzung durch umfassende Prävention zu vermeiden. Innovative Lösungen wie Abwasseraufbereitung und Wasserrecycling sind dabei Teil der Strategie.

Die Mercedes-Benz Group will den Wasserbezug (Wasserbezug = Wasserentnahme - Weitergaben an Dritte) an ihren Standorten reduzieren – beispielsweise durch die Kreislaufführung, also die mehrmalige Aufbereitung und Nutzung von Wasser für Produktionszwecke. Des Weiteren hat sie sich vorgenommen, in den Produktionswerken für die Hauptproduktionsprozesse kein Trinkwasser mehr zu verwenden. Falls es die standortspezifischen Gegebenheiten ermöglichen, soll Niederschlags- und Oberflächenwasser eingesetzt werden.

Um die genannten Ziele zu erreichen, setzt die Mercedes-Benz Group gezielte Maßnahmen an den eigenen Standorten um. Für die Kühlung in der Produktion setzt die Mercedes-Benz Group darauf, offene Rückkühltürme durch geschlossene und hybride Kühlsysteme zu ersetzen. Das Abwasser aufzubereiten und wiederzuverwenden, stellt für die Mercedes-Benz Group einen großen Stellhebel dar, den Wasserbezug zu reduzieren.

Der Konzern startete im Juni 2023 zusammen mit dem Betreiber der kommunalen Kläranlage ein Pilotprojekt im Abwasserrecycling am Standort Sindelfingen (Deutschland). Dadurch soll ein Teil des bislang genutzten Trink- und Brunnenwassers in der Produktion durch aufbereitetes kommunales Abwasser ersetzt werden. 2025 konnte der Standort dadurch 197.369 m³ Trink- und Brunnenwasser einsparen. Ein weiterer Pilotversuch am Standort Untertürkheim, Werksteil Mettingen, bestätigte, dass der nahezu geschlossene Kreislauf erhebliche Mengen an Wasser einspart. Ab dem Jahr 2028 soll das gesamte Produktions- und Sanitärabwasser an dem Standort mittels einer Abwasserrecyclinganlage aufbereitet und in das bestehende Industriewassernetz zurückgespeist werden. Die gleiche Maßnahme wird für weitere Standorte geprüft.

Weitere Informationen zum Umgang mit Wasser sowie zum Wasserverbrauch der Mercedes-Benz Group:

Geschäftsbericht 2025 der Mercedes-Benz Group, Kapitel Wasser- und Meeresressourcen (ab Seite 153) in der jeweils aktuellen Fassung

Berechnungs-grundlagen und Transparenz

4.1 | Berechnung der Treibhausgasemissionen

Seite 29

4.2 | Transparenz in der Lieferkette

Seite 30

4.3 | Klimaschutzprojekte und CO_2-Entnahme

Seite 31

4.1 Berechnung der Treibhausgasemissionen

Die Mercedes-Benz Group berechnet und dokumentiert ihre Treibhausgasemissionen in Scope 1 bis Scope 3 nach dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 und dem Corporate Value Chain Standard 2011 der Greenhouse Gas (GHG) Protocol Initiative.

Erfasst werden alle direkten Emissionen aus Quellen, die direkt vom Konzern verantwortet oder kontrolliert werden (Scope 1), alle indirekten Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Konzern verbraucht wird (Scope 2) sowie alle indirekten Emissionen, die in der Wertschöpfungskette des Konzerns auftreten, und zwar sowohl vor- als auch nachgelagerte Emissionen (Scope 3).

Für die Erreichung ihrer Ambition 2039 betrachtet der Konzern die CO_2-Emissionen[21] entlang der relevanten Wertschöpfungsstufen. Als relevante Wertschöpfungsstufen hat die Mercedes-Benz Group die Lieferkette (Erworbene Waren und Dienstleistungen, 3.1 & Verarbeitung verkaufter Produkte, 3.10), die Produktion (Scope 1 und 2), die Logistik (Vorgelagerter Transport und Vertrieb, 3.4), die Nutzungsphase (Verwendung verkaufter Produkte, 3.11) sowie die Demontage und Aufbereitung der Fahrzeuge (Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer, 3.12) definiert. Innerhalb dieser Wertschöpfungsstufen entsteht mit einem Anteil von 97%[22] der überwiegende Teil der insgesamt von der Mercedes-Benz Group berichteten Scope 1-3-Emissionen[23].

Der größte Anteil der Treibhausgasemissionen der Mercedes-Benz Group entsteht in der Nutzungsphase, das heißt bei der Kraftstoff- und Stromherstellung (Well-to-Tank) und im Fahrbetrieb ihrer Produkte (Tank-to-Wheel). Diese Emissionen ermittelt die Mercedes-Benz Group unter anderem anhand der weltweiten Absatzzahlen und des durchschnittlichen normierten CO_2-Flottenwerts der jährlichen Neuwagenflotte. Über einen Modellansatz, der alle Fahrzeugsegmente einschließt, wird eine jährliche Laufleistung von 20.000 km angenommen. Die unterstellte Nutzungsdauer beträgt zehn Jahre. In Summe beläuft sich auf dieser Berechnungsgrundlage die Laufleistung auf 200.000 km pro Fahrzeug. Weitere indirekte Emissionen aus der Lieferkette (Erworbene Waren und Dienstleistungen, Kategorie 1) oder in Verbindung mit dem Recycling der Fahrzeuge (Kategorie 12) werden anhand fahrzeugspezifischer Ökobilanzen gemäß ISO 14040/44 berechnet.

Weitere Informationen zur Berechnung der Treibhausgasemissionen sowie aktuelle Emissionsdaten:

Geschäftsbericht 2025 der Mercedes-Benz Group, Kapitel Treibhausgasbruttoemissionen (ab Seite 140) in der jeweils aktuellen Fassung

21 Im Rahmen der Ambition 2039 werden CO_2-Emissionen betrachtet. Darüber hinaus werden für die Berichterstattung im Geschäftsbericht der Mercedes-Benz Group weitere Treibhausgase berücksichtigt.
22 Stand 2025
23 Siehe Geschäftsbericht 2025, Kapitel Treibhausgasbruttoemissionen (ab Seite 140) in der jeweils aktuellen Fassung

4.2 Transparenz in der Lieferkette

Die komplexen Lieferketten in der Automobilindustrie stellen für die Datentransparenz eine besondere Herausforderung dar. Deshalb ist die Mercedes-Benz Group Gründungsmitglied des Kooperationsprojekts Catena-X. Dieses soll einen sicheren, souveränen und standardisierten Datenaustausch über alle Beteiligten der automobilen Wertschöpfungskette hinweg ermöglichen. Catena-X soll die Mercedes-Benz Group u. a. dabei unterstützen, zu überprüfen, ob und inwiefern Lieferanten Nachhaltigkeitsanforderungen einhalten. Von den Minen der Rohstoffe bis zum Recycling soll die Datenkette jedes Unternehmens mit CO_2-Daten ergänzt werden. Auf diese Weise soll ein produktspezifischer CO_2-Fußabdruck mit einem möglichst hohen Primärdatenanteil ermöglicht werden.

4.3 Klimaschutzprojekte und CO_2-Entnahme

Die Mercedes-Benz Group will die CO_2-Emissionen im eigenen Betrieb und in der gesamten Wertschöpfungskette reduzieren. Bis 2039 sollen die CO_2-Emissionen um 90 % in der eigenen Produktion, um 80 % in der Fahrzeugnutzungsphase, insofern die Marktbedingungen dies zulassen, sowie insgesamt um 70 % über alle relevanten Wertschöpfungsstufen gegenüber 2019 reduziert werden. Zusätzlich sollen qualifizierte, nach anerkannten Standards zertifizierte Klimaschutzprojekte unterstützt werden. Bis spätestens 2049 möchte die Mercedes-Benz Group darüber hinaus Net Zero erreichen[24]. Ab diesem Zeitpunkt will die Group verbleibende CO_2-Emissionen (< 10 %) dauerhaft neutralisieren.

Bereits seit 2022 unterstützt die Mercedes-Benz Group verschiedene Klimaschutzprojekte in Höhe der CO_2-Emissionen der eigenen Standorte (Scope 1 und 2). Dabei legt sie großen Wert auf die Integrität und Qualität der Projekte. Alle Projekte müssen den internationalen Bilanzierungsvorgaben sowie den Qualitätsansprüchen des Gold Standard (hochwertiger Qualitäts- und Zertifizierungsstandard – entwickelt unter der Federführung des World Wide Fund for Nature (WWF) und unter Mitwirkung des Bundesumweltministeriums) oder anderer hochwertiger Standards entsprechen. Zusätzlich lässt die Mercedes-Benz Group neue Klimaschutzprojekte durch einen unabhängigen Dritten prüfen oder greift auf anerkannte Projektratings zurück. Dies dient der Risikominimierung und hilft, negative Auswirkungen, beispielsweise auf Umwelt und Gesellschaft in den Projektländern, frühzeitig zu erkennen.

Das Portfolio an Klimaschutzprojekten der Mercedes-Benz Group wird zudem kontinuierlich weiterentwickelt. Seit dem Jahr 2023 wird der Fokus von konventionellen Klimaschutzprojekten, die Emissionen reduzieren, sukzessive auf CO_2-Entnahme (Carbon Removal) verlagert. Dabei spielen sowohl technologische als auch biologische Entnahmelösungen eine Rolle.

Der Klimaschutzbeitrag der Mercedes-Benz Group durch CO_2-Zertifikate ist eine zusätzliche Leistung, die das Anspruchsniveau und die Erfüllung der Reduktionsziele in keiner Weise beeinträchtigt. CO_2-Emissionen und entsprechende Reduktionsziele werden unabhängig von Klimaschutzprojekten nachverfolgt und berichtet.

[24] Net Zero bedeutet, dass die CO_2-Emissionen über alle relevanten Wertschöpfungsstufen um mindestens 90 % gegenüber 2019 reduziert werden. Verbleibende CO_2-Emissionen (< 10%) werden dauerhaft neutralisiert.

Anhang

Klimabezogene Ambitionen und Ziele der Mercedes-Benz Group im Überblick

Seite 33

Weitere umweltbezogene Ambitionen und Ziele der Mercedes-Benz Group

Seite 34

Prüfungsvermerk des unabhängigen Sachverständigen

Seite 35

Klimabezogene Ambitionen und Ziele der Mercedes-Benz Group im Überblick

Die Mercedes-Benz Group hat sich klimabezogene Ambitionen und Ziele gesetzt. Der Fokus der Bestrebungen liegt auf der tatsächlichen Vermeidung und Reduktion von CO_2-Emissionen, die vor allem mit der Transformation in Richtung Dekarbonisierung der Produktpalette und technologischer Innovation in allen Lebenszyklusphasen erreicht werden sollen.

Ambitionen und Ziele	Zeithorizont
Übergeordnet	
Bis 2039 sollen die CO_2-Emissionen um 90 % in der eigenen Produktion, um 80 % in der Fahrzeugnutzungsphase, insofern die Marktbedingungen dies zulassen, sowie insgesamt um 70 % über alle relevanten Wertschöpfungsstufen gegenüber 2019 reduziert werden[1].	2039
Bis spätestens 2049 möchte die Mercedes-Benz Group Net Zero[2] erreichen.	2049
Mercedes-Benz Logistik und Produktion	
Die CO_2-Emissionen in der Logistik gegenüber dem Jahr 2019 um 45 % reduzieren.	2039
CO_2-Emissionen in der Produktion (Scope 1[3] und 2[4]) um 80 % gegenüber dem Jahr 2018 reduzieren[5].	2030
Anteil erneuerbarer Energien in der Produktion auf 90 % erhöhen.	2039
Meilenstein: Den Anteil erneuerbarer Energien zur Deckung des Energieverbrauchs auf 70 % bei Mercedes-Benz Cars und auf 80 % bei Mercedes-Benz Vans erhöhen.	2030
Mercedes-Benz Cars: Den spezifischen Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug um 36 % gegenüber dem Jahr 2023[6] reduzieren.	2030
Mercedes-Benz Vans: Den spezifischen Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug um 16 % gegenüber dem Jahr 2023[7] reduzieren.	2030

[1] Zusätzlich unterstützt die Mercedes-Benz Group qualifizierte, nach anerkannten Standards zertifizierte Klimaschutzprojekte.
[2] Net Zero bedeutet, dass die CO_2-Emissionen über alle relevanten Wertschöpfungsstufen um mindestens 90 % gegenüber 2019 reduziert werden. Verbleibende CO_2-Emissionen (< 10 %) werden dauerhaft neutralisiert.
[3] Scope 1: Emissionen aus Quellen, die direkt vom Konzern verantwortet oder kontrolliert werden.
[4] Scope 2: indirekte Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Konzern verbraucht wird. Das Ziel bezieht sich auf den market-based Ansatz.
[5] Das gesetzte Reduktionsziel, die CO_2-Emissionen in den eigenen Werken (Scope 1 und 2) gegenüber 2018 um 50 % bis 2030 zu reduzieren, wurde von der SBTi wissenschaftsbasiert unter Berücksichtigung des Pariser Klimaabkommens als 1,5°C-konform gemäß dem damals gültigen Standard bestätigt. Da dieses Ziel bereits im Jahr 2022 erreicht wurde, strebt die Mercedes-Benz Group an, noch mehr CO_2-Emissionen in der Produktion (Scope 1 und Scope 2) zu reduzieren, und hat ihr Reduktionsziel auf minus 80 % erhöht.
[6] 2023 betrug der spezifische Energieverbrauch in der Produktion bei Mercedes-Benz Cars 2,97 MWh/Fahrzeug.
[7] 2023 betrug der spezifische Energieverbrauch in der Produktion bei Mercedes-Benz Vans 2,26 MWh/Fahrzeug.

Weitere umweltbezogene Ambitionen und Ziele der Mercedes-Benz Group

Ergänzend zu den klimabezogenen Ambitionen und Zielen hat sich die Mercedes-Benz Group weitere umweltbezogene Ambitionen und Ziele gesetzt. Dazu gehören Ziele zur Ressourcenschonung, zur Reduktion des Wasserbezugs und zur Reduktion der Abfallmengen.

Ambitionen und Ziele	Zeithorizont
Ressourcenschonung	
Einsatz von Sekundärrohstoffen im Einklang mit der „Ambition 2039“ auf 40 % erhöhen.	Im Laufe des nächsten Jahrzehnts
Abfall	
Die Gesamtabfallmenge pro Fahrzeug in der Produktion um 19 % (Mercedes-Benz Cars) bzw. 16 % (Mercedes-Benz Vans) gegenüber dem Jahr 2023[1] reduzieren.	2030
Die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug in der Produktion um 54 % (Mercedes-Benz Cars) bzw. 71 % (Mercedes-Benz Vans) gegenüber dem Jahr 2023[2] reduzieren.	2030
Wasser	
Mercedes-Benz Cars: Wasserbezug pro Fahrzeug um 50 % gegenüber dem Jahr 2023[3] reduzieren.	2030
Mercedes-Benz Vans: Wasserbezug pro Fahrzeug um 19 % gegenüber dem Jahr 2023[4] reduzieren.	2030

[1] 2023 betrug die Gesamtabfallmenge pro Fahrzeug in der Produktion 401,2 kg/Fahrzeug (Mercedes-Benz Cars) bzw. 103,3 kg/Fahrzeug (Mercedes-Benz Vans).
[2] 2023 betrug die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug in der Produktion 3,5 kg/Fahrzeug (Mercedes-Benz Cars) bzw. 9,1 kg/Fahrzeug (Mercedes-Benz Vans).
[3] 2023 betrug der Wasserbezug ohne die Weitergabe an Dritte von Mercedes-Benz Cars 4,03 m^3/Fahrzeug.
[4] 2023 betrug der Wasserbezug ohne die Weitergabe an Dritte von Mercedes-Benz Vans 3,32 m^3/Fahrzeug.

TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH
Carbon Services

TÜVRheinland®
Precisely Right.

Zusammenfassung der Validierung des Implementierungsplans „Climate Transition Action Plan 2026“ der Mercedes-Benz Group

Die ***TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH*** wurde von der ***Mercedes-Benz AG*** mit der

Validierung des Implementierungsplans „Climate Transition Action Plan 2026“ im Hinblick auf die aus den Inhalten der Richtlinie (EU) 2024/825 („EmpCo“) abgeleiteten Prüfkriterien

beauftragt. Die Validierung umfasste eine strukturierte Beurteilung der Aussagen und Darstellungen des CTAP sowie eine stichprobenbasierte vertiefte Plausibilitätsbeurteilung ausgewählter Maßnahmen und Umsetzungselemente. Der CTAP wurde anhand der aus den Inhalten der EmpCo abgeleiteten Prüfkriterien *Klarheit und Verständlichkeit*, *Objektivität und nicht irreführende Darstellung*, *Überprüfbarkeit und Belastbarkeit zentraler Annahmen*, *realisierbarer Umsetzungsplan* sowie *Zielqualität und Fortschrittsbewertung* beurteilt. Die vertiefte Betrachtung bezog sich auf die *Verbindlichkeit ausgewählter Maßnahmen,* die *Mittelzuweisung* und die *interne Governance*.

Die wesentlichen Ziel- und Maßnahmenaussagen konnten anhand der aus den Inhalten der EmpCo abgeleiteten Prüfkriterien nachvollziehbar eingeordnet werden. Der CTAP enthält quantifizierte und zeitlich eingeordnete Reduktionsziele für die wesentlichen Wertschöpfungsstufen. Zieljahre, Bezugsgrößen und Geltungsbereiche sind grundsätzlich erkennbar; dokumentierte Sachverhalte, unternehmerische Positionierungen und zukunftsgerichtete Erwartungen werden überwiegend sachlich und voneinander unterscheidbar dargestellt. Für wesentliche Aussagen und Maßnahmen liegen dokumentierte Nachweis-, Planungs- und Ressourcenbezüge vor. Die einbezogenen Unterlagen dokumentieren für die betrachteten Stichproben Verbindungen zwischen Zielvorgaben, operativen Instrumenten und technischen Projekten. Die Bestätigung relevanter Ziel- und Steuerungsgrößen durch das zuständige Vorstandsgremium sowie maßnahmenbezogene Verantwortlichkeits-, Freigabe- und Entscheidungsbezüge lassen zudem eine strategische und operative Verankerung ausgewählter Ziele und Maßnahmen erkennen.

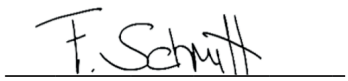
Trotz dieser insgesamt positiven Einordnung verbleiben einzelne Einschränkungen. Bei der Einordnung der Ambition 2039 ist zu berücksichtigen, dass die Bezeichnung weiterhin verwendet wird, sich der damit verbundene Reduktionsansatz gegenüber der früheren Fassung jedoch verändert hat. Erwartete Reduktionswirkungen beruhen teilweise auf Annahmen zu Kooperationen, technischem Reifegrad, Markthochlauf und Nachfrage. Diese Annahmen sind im weiteren Umsetzungsverlauf regelmäßig zu überprüfen. Für die im Rahmen der Stichprobe betrachteten wesentlichen Maßnahmen sind Investitions- und Ressourcenbezüge dokumentiert. Die Verknüpfung dieser Angaben mit den vorgesehenen Maßnahmen, Zielpfaden und erwarteten Reduktionswirkungen ist jedoch unterschiedlich detailliert dargestellt. Zukünftige Validierungen sollten daher die weitere Entwicklung der Annahmen und Umsetzungsbezüge sowie die Fortschrittsbewertung und den Umgang mit möglichen Abweichungen einbeziehen.

Im Ergebnis belegt die durchgeführte Validierung für die betrachteten Bereiche, dass der CTAP 2026 die aus den Inhalten der EmpCo abgeleiteten Prüfkriterien *Klarheit und Verständlichkeit*, *Objektivität und nicht irreführende Darstellung*, *Überprüfbarkeit und Belastbarkeit zentraler Annahmen*, *realisierbarer Umsetzungsplan* sowie *Zielqualität und Fortschrittsbewertung* nachvollziehbar adressiert. Zentrale Zielaussagen, wesentliche Maßnahmenfelder und ausgewählte Umsetzungsmechanismen sind auf Grundlage der vorgelegten Informationen nachvollziehbar beschrieben und lassen sich plausibel einordnen.

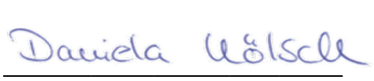
Eine abschließende juristische Beurteilung der Konformität mit der Richtlinie (EU) 2024/825 oder dem UWG war nicht Bestandteil des Auftrags.

Köln, 18. September 2026

Florian Schmitt
Sustainability Expert



Dr. Daniela Kölsch
Sustainability Consultant



Dieser Validierungsbericht dokumentiert die Beurteilung des CTAP im vereinbarten Leistungsumfang. Er ist weder eine Zertifizierung noch ein Bestätigungsvermerk im Sinne der gesetzlichen Abschlussprüfung und wurde nicht als Assurance-Prüfung mit begrenzter oder hinreichender Sicherheit nach einem anerkannten Prüfungsstandard durchgeführt. Mit dem Bericht ist kein Recht zur Nutzung eines TÜV Rheinland Prüfzeichens verbunden.

Diese Zusammenfassung ist Bestandteil des Validierungsberichts von TÜV Rheinland und wurde unverändert als Auszug daraus übernommen.

Kontakt: sustainability@mercedes-benz.com
September 2026