DAIMLER

Nachhaltigkeitsbericht 2013.

Unser interaktiver Onlinebericht: http://nachhaltigkeit.daimler.com

Kennzahlen 2013.

01

Geschäftsjahr 2013

	Einheit	2013		2012	2011
Geschäftstätigkeit					
Umsatz	in Mio. €	117.982	↗	114.297	106.540
Operating Profit/EBIT[1]	in Mio. €	10.815	↗	8.820	8.755
Ergebnis vor Ertragssteuern[1]	in Mio. €	10.139	↗	8.116	8.449
Konzernergebnis[1]	in Mio. €	8.720	↗	6.830	6.029
Gesamtabsatz Fahrzeuge	in Mio.	2,35	↗	2,2	2,1
Absatz Mercedes-Benz Cars		1.565.563	↗	1.451.569	1.381.416
Absatz Daimler Trucks		484.211	↗	461.954	425.756
Absatz Mercedes-Benz Vans		270.144	↗	252.418	264.193
Absatz Daimler Buses		33.705	↗	32.088	39.741
Vertragsvolumen Daimler Financial Services	in Mio. €	83.538	↗	79.986	71.730
Produktverantwortung					
Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Umweltschutz	in Mio. €	2.471	↗	2.369	2.159
CO_2-Emissionen der europäischen Flotte (Mercedes-Benz Cars Pkw)	in g CO_2/km	134	↘	140	150
Betrieblicher Umweltschutz					
Energieverbrauch (gesamt)	in GWh	11.059	↗	10.769	10.466
davon Strom	in GWh	4.545	↘	4.870	4.685
davon Erdgas	in GWh	4.971	↗	4.305	4.161
CO_2-Emissionen (gesamt, Scope 1 und 2)	in 1.000 t	3.356	↗	3.336	3.436
CO_2-Emissionen gesamt (je produziertes Fahrzeug, Mercedes-Benz Cars Pkw)	in kg/Fahrzeug	1.043	↘	1.059	1.181
CO_2-Emissionen gesamt (je produziertes Fahrzeug, Daimler Trucks)	in kg/Fahrzeug	2.438	↘	2.762	2.724
CO_2-Emissionen gesamt (je produziertes Fahrzeug, Mercedes-Benz Vans)	in kg/Fahrzeug	997	↘	1.057	932
CO_2-Emissionen gesamt (je produziertes Fahrzeug, Daimler Buses)	in kg/Fahrzeug	2.386	↘	2.549	2.246
Lösemittel (VOC) gesamt	in t	6.907	↗	6.618	6.355
Lösemittel (VOC) (je produziertes Fahrzeug, Mercedes-Benz Cars Pkw)	in kg/Fahrzeug	1,18	↗	1,09	1,09
Lösemittel (VOC) (je produziertes Fahrzeug, Daimler Trucks)	in kg/Fahrzeug	7,88	↘	8,70	8,28
Lösemittel (VOC) (je produziertes Fahrzeug, Mercedes-Benz Vans)	in kg/Fahrzeug	4,02	↗	3,87	3,75
Lösemittel (VOC) (je produziertes Fahrzeug, Daimler Buses)	in kg/Fahrzeug	10,63	↗	9,49	8,56
Abfall-Verwertungsquote	in Prozent	90	↘	93	93
Wasserverbrauch (gesamt)	in Mio. m³	15.175	↘	15.335	14.834
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter					
Anzahl Mitarbeiter (weltweit)		274.616	↘	275.087	271.370
Anzahl Auszubildende (weltweit)		8.630	↗	8.267	8.499
Durchschnittsalter Belegschaft (weltweit)	in Jahren	42,3	↗	41,9	41,9
Kosten Personalaufwand (weltweit)	in Mrd. €	18,8	↗	18,0	17,4
Durchschnittliche Fort- und Weiterbildungstage (pro Jahr/Mitarbeiter, Daimler AG)	in Tagen	4,1	↗	4,0	3,8
Kosten für Aus- und Weiterbildung (Daimler AG)	in Mio. €	235,5	↘	241,0	231,4
Frauenanteil (Daimler AG)	in Prozent	14,6	↗	14,4	13,9
Frauenanteil Führungspositionen Ebene 4 (Daimler AG)	in Prozent	14,6	↗	13,8	12,9
Fluktuationsquote (weltweit)	in Prozent	4,4	↘	4,9	4,2
Teilzeitquote (Daimler AG)	in Prozent	7,4	↗	7,1	6,9
Unfallhäufigkeit[2]	in Fällen	9.6	↘	13,6[3,4]	14,4[3]
Krankenquote (Deutschland)	in Prozent	5,6	↗	5,4	5,3
Rückstellungen für Alters- und Gesundheitsvorsorge[5]	in Mrd. €	9.9	↘	11,3	7,9
Gesellschaftliches Engagement					
Ausgaben für Stiftungen, Spenden und Sponsoring	in Mio. €	60,0	↗	58,0	59,0

[1] Die Vergleichszahlen 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst.
[2] Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Million Anwesenheitsstunden für die Produktionsstandorte der Daimler AG, Evobus GmbH und Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH in Deutschland
[3] Unfallkennzahlen bezogen auf gewerbliche Mitarbeiter
[4] Diese Zahl war im Nachhaltigkeitsbericht 2012 falsch dargestellt, wir bedauern diesen Fehler.
[5] Die berichteten Werte für die Jahre 2012 und 2011 sind um die Effekte aus den Änderungen des IAS 19 angepasst.

Interaktiver Kennzahlenvergleich: Online 001

Wesentlichkeitsanalyse.

Nachhaltigkeitsmanagement ist ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess, der nur in Kooperation mit unseren Stakeholdern gelingen kann. Dabei geht es um die Frage, welche Erwartungen diese an uns als global tätiger Automobilkonzern haben und welche Anforderungen wir an uns selbst stellen, um nachhaltig erfolgreich zu sein. Wir konzentrieren unser Nachhaltigkeitsmanagement dabei auf Handlungsfelder, die für unsere Stakeholder und uns wesentlich sind.

Bei der Bearbeitung relevanter Nachhaltigkeitsthemen und der Konzeption dieses Berichts haben wir uns an den von der Global Reporting Initiative (GRI) formulierten Prinzipien der Vollständigkeit, Kontextualisierung („Sustainability Context“), Wesentlichkeit („Materiality“) und der Einbeziehung von Stakeholdern („Stakeholder Inclusiveness“) orientiert. Wesentliche Handlungsfelder sind sowohl für unsere Stakeholder als auch für unser Unternehmen wichtig. Um die Schnittmenge der nicht immer übereinstimmenden Perspektiven zu bestimmen und eine Priorisierung vorzunehmen, setzen wir eine mehrstufige Wesentlichkeitsanalyse ein.

Identifikation und Relevanz. Um ein möglichst genaues Bild von den Anliegen der verschiedenen Stakeholder-Gruppen zu erhalten, werten wir unter anderem Leserbefragungen zu diesem Bericht, Kunden- und Mitarbeiterbefragungen, Fachbereichsworkshops, Dialoge mit einzelnen Stakeholder-Gruppen sowie die Ergebnisse unserer „Daimler Sustainability Dialogues“ aus. Zudem ziehen wir die Analysen unseres „News and Issues Management“ sowie unserer Forschungsgruppe „Society and Technology Research Group“ heran.

Für die so identifizierten Handlungsfelder gilt:
- Sie beeinflussen unser heutiges und zukünftiges unternehmerisches Handeln.
- Wir sind in der Lage, sie – unmittelbar oder mittelbar – zu beeinflussen.

Wir ordnen diese Handlungsfelder anschließend den Verantwortungssäulen unserer Nachhaltigkeitsstrategie zu.

Internationale offene Stakeholder-Befragung. Zur Priorisierung der Handlungsfelder haben wir 2013 bereits zum zweiten Mal eine offene Stakeholder-Befragung eingesetzt. Dabei haben wir erneut keine Vorauswahl von Zielgruppen getroffen, um möglichst viele legitime Stakeholder-Interessen zu berücksichtigen. Über einen Zeitraum von etwa einem Monat, vom 28. Oktober bis zum 2. Dezember 2013, konnten alle Interessierten über unsere Website daimler.com an der Befragung teilnehmen und die für sie wesentlichen Themen benennen und bewerten. Nach Abschluss der Umfrage lagen mehr als 800 Antworten vor. Bei der Auswertung ging es uns darum, der großen Bedeutung unserer primären Anspruchsgruppen (Aktionäre und Investoren, Kunden, Lieferanten, Mitarbeiter) sowie der Expertise von Nichtregierungsorganisationen besonders Rechnung zu tragen. Deswegen wurden diese Gruppen mit einem höheren Gewichtungsfaktor berücksichtigt.

Die Wesentlichkeitsanalyse. Die Ergebnisse der Onlinebefragung sind in unsere Wesentlichkeitsanalyse 2013 eingegangen. Dort werden sie mit den Ergebnissen einer Befragung und einer umfassenden Diskussion unter den Mitgliedern unserer eigenen Nachhaltigkeitsgremien sowie des gesamten Vorstands der Daimler AG verglichen. Sie haben eine Priorisierung der Handlungsfelder aus Unternehmenssicht vorgenommen. Die abgebildete Grafik zeigt alle bewerteten Handlungsfelder – thematisch den Verantwortungssäulen unserer Nachhaltigkeitsstrategie zugeordnet und absteigend nach Stakeholder-Prioritäten sortiert. Deren Position lässt erkennen, worauf wir in unserer Nachhaltigkeitsarbeit einen besonderen Schwerpunkt legen. Für die meisten Handlungsfelder gilt, dass ihre Bedeutung für unsere Stakeholder und für unser Unternehmen hoch beziehungsweise sehr hoch ist. Für eine größere Transparenz haben wir die numerischen Bewertungen der Handlungsfelder sowie die Verknüpfung zu den Inhalten dieses Nachhaltigkeitsberichts neu aufbereitet und tabellarisch dargestellt.

G4-18

G4-20
G4-21

G4-22
G4-23

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess. Mit der bewährten Methodik zur Erhebung wesentlicher beziehungsweise materieller Nachhaltigkeitsthemen auf Basis einer offenen Befragung haben wir auch unser Performance-Management sowie die Berichterstattung hierüber angepasst: Priorisierten Themen wird mehr Raum im Nachhaltigkeitsprogramm, in diesem Bericht sowie in der täglichen Arbeit eingeräumt. Die Fachbereiche werten auch hierfür die Ergebnisse der Erhebung detailliert aus. Mit der spezifischen, partizipativen Methodik unserer Wesentlichkeitsanalyse tragen wir dem größeren Gewicht von Wesentlichkeitsüberlegungen im neuen G4-Reporting-Framework Rechnung, nach dessen Maßgabe wir in diesem Jahr erstmals berichten. Da die Wesentlichkeitsanalyse in einem regelmäßigen Rhythmus durchgeführt und aktualisiert wird, arbeiten wir auch an einer kontinuierlichen Verbesserung und Verfeinerung der Erhebungs- und Auswertungsmethodik. Diese haben wir auf unserem vergangenen „Daimler Sustainability Dialogue“ zur Diskussion gestellt und gemeinsam mit den teilnehmenden Nachhaltigkeitsexperten verfeinert.

G4-18
G4-22
G4-23

MATERIALITY MATTERS
Global Reporting Initiative™
AT THE TIME OF PUBLICATION THE G4-17 TO G4-27 DISCLOSURES WERE CORRECTLY LOCATED IN THIS G4 CONTENT INDEX AND FINAL REPORT.
2014

GRI-Materiality-Matters-Indikatoren

G4-18
G4-19
G4-20
G4-21

02

Wesentlichkeitsanalyse 2013

Wesentliche Handlungsfelder des Nachhaltigkeitsmanagements	Bewertung 2013 (2012) in % (sehr hoch 100 %/hoch 75 %/mittel 50 %) Stakeholder*	Unternehmen**	Seite
Produktverantwortung			
Kundenzufriedenheit	87 (91)	100 (100)	57
Innovative Fahrzeug- und Antriebstechnologien	86 (91)	92 (88)	20 f., 32 f., 42
Sicherheit der Fahrzeuge	86 (86)	92 (92)	22 ff., 32 f., 42
Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen	85 (92)	98 (92)	20 f., 32 f., 43 ff.
Ressourcenschonung (Produkt)	84 (84)	83 (80)	45
Schadstoffemissionen (Produkt)	82 (84)	86 (78)	44
Umweltgerechte Produktentwicklung	82 (82)	81 (81)	40
Mobilitätskonzepte und -services	75 (74)	79 (75)	26 f., 46
Lärmemissionen (Produkt)	72 (84)	80 (78)	32 f., 45
Produktionsverantwortung			
Energieeffizienz und CO_2-arme Produktion	83 (86)	83 (83)	20 f., 47 ff.
Gewässerschutz	82 (85)	81 (75)	50
Abfall- und Ressourcenmanagement	82 (87)	80 (80)	49
Luftreinhaltung (Produktion)	80 (84)	75 (78)	49
Naturschutz, Boden und Biodiversität	79 (76)	75 (64)	50
Logistik und Mitarbeiterverkehr	75 (76)	75 (75)	50
Mitarbeiterverantwortung			
Arbeitgeberattraktivität	88 (84)	93 (93)	51
Aus- und Weiterbildung	84 (87)	92 (92)	53, 54
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	83 (85)	88 (88)	54
Generationenmanagement	79 (77)	81 (81)	53, 66
Mitbestimmung	78 (76)	80 (80)	51
Diversity Management	70 (69)	82 (73)	53, 66
Ethische Verantwortung			
Menschenrechte	90 (90)	92 (88)	14, 16 f., 55 f.
Datenschutz	87 (–)	92 (–)	18, online 002
Compliance	86 (87)	92 (92)	17 f., 37, 55 f., 67, 71
Integrität	82 (87)	96 (92)	13 ff., 16, 30 f., 67, 71
Managementverantwortung			
Nachhaltigkeitsstrategie und -organisation	84 (88)	84 (84)	3, 13-18
Transparenz in der Berichterstattung	78 (77)	83 (78)	14, 25, 52, 58, 71
Einbeziehung unserer Stakeholder	73 (76)	80 (77)	3, 14 f., 30–33, 51–60
Mitwirkung am Politikprozess	70 (71)	75 (80)	32 f.
Verantwortliche Geschäftspartner			
Geschäftspartner-Integritätsmanagement	85 (85)	85 (88)	18, 55 f.
Einhaltung von Standards in der Lieferkette	84 (87)	85 (85)	55 f.
Gesellschaftliche Verantwortung			
Unterstützung gesellschaftlicher Nachhaltigkeitsinitiativen	74 (71)	73 (73)	13, 14, 58 f., 70 f.
Regionales Engagement an unseren Standorten	68 (76)	83 (83)	15, 59
Überregionales Engagement für gesellschaftliche Themen	68 (60)	70 (64)	14 f., 32 f., 58 f.
Unterstützung des freiwilligen Mitarbeiterengagements	67 (62)	70 (61)	59
Engagement durch eigene Stiftungsarbeit	65 (64)	66 (61)	58
Eigeninitierte Projekte	57 (60)	64 (64)	58 f.

* Die Bewertung besonders relevanter Nachhaltigkeitsthemen für die Stakeholder-Dimension spiegelt die Ergebnisse der offenen Stakeholder-Befragung wider.
** Die Bewertung besonders relevanter Nachhaltigkeitsthemen für die Unternehmensdimension spiegelt die Beurteilung durch Daimler wider (Vorstand, Sustainability Board, Sustainability Office).

Vorwort.

Dr. Dieter Zetsche
Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG, Leiter Mercedes-Benz Cars

Dr. Christine Hohmann-Dennhardt
Vorstandsmitglied der Daimler AG, Integrität und Recht, Co-Vorsitzende des Daimler Sustainability Board

Prof. Dr. Thomas Weber
Vorstandsmitglied der Daimler AG, Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung, Co-Vorsitzender des Daimler Sustainability Board

Liebe Leserinnen und Leser,

es gibt den Spruch: „Wenn jeder an sich selbst denkt, dann ist an alle gedacht." Klingt erst mal logisch – doch profitieren wirklich alle, wenn wir uns nur selbst die Nächsten sind? Geht Eigennutz vor Gemeinwohl? Und möchten wir in so einer „Ellenbogen-Kultur" leben? Die Fragen sind so suggestiv gemeint, wie sie klingen – die Antwort lautet ganz klar drei Mal: nein.

Wir leben schließlich nicht in einem Vakuum. Im Gegenteil: Fast alles, was wir tun, hat Auswirkungen auf andere und wir sind fast immer auf die Unterstützung anderer angewiesen. Daher sind wir überzeugt: Nur wer die Auswirkungen seines Handelns auf Umwelt und Gesellschaft bedenkt und berücksichtigt, ist auf Dauer erfolgreich. Auf der anderen Seite können wir als Unternehmen nur wenig für die Umwelt oder die Gesellschaft tun, wenn wir geschäftlich nicht wettbewerbsfähig sind. Im Kern geht es also darum, unsere ökonomischen, ökologischen und sozialen Ziele in Einklang zu bringen. Orientierung geben uns dabei die zehn Prinzipien des UN Global Compact der Vereinten Nationen in Bezug auf Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung. Darüber hinaus erhalten wir wichtige Impulse von Ihnen: Ob bei unseren Stakeholder-Befragungen, unseren Nachhaltigkeitsdialogen oder über andere Kanäle – vielen Dank dafür!

Auch in Zukunft zählen wir auf Ihre Anregungen und Ihr Feedback. Und wir laden Sie herzlich ein, sich ein Bild von unseren Fortschritten zu machen: Wo stehen wir bei der Reduzierung von CO_2-Emisionen – bei unseren Produkten und in der Produktion? Welche neuen Mobilitätskonzepte haben wir für den urbanen Raum? Wann werden unserer Fahrzeuge autonom unterwegs sein? Was tun wir, um noch näher „am Puls" unserer Kunden zu sein? Und wie wollen wir eine Unternehmenskultur verankern, die auf Vertrauen und Verantwortung fußt?

Durch die Antworten auf all diese Fragen zieht sich ein Gedanke wie ein roter Faden – Verantwortung endet für uns nicht an Büro-Türen oder Werk-Toren. Denn nur wenn wir auch an unsere Kunden, Mitarbeiter, Anteilseigner, Geschäftspartner sowie unsere Umwelt und die Gesellschaft insgesamt denken – dann ist tatsächlich „an alle gedacht"!

Ihre

Dr. Dieter Zetsche **Dr. Christine Hohmann-Dennhardt** **Prof. Dr. Thomas Weber**

Inhalt.

02 Kennzahlen 2013
03 Wesentlichkeitsanalyse
05 Vorwort
08 Unser Nachhaltigkeitsverständnis
10 Grundlagen des Konzerns
13 Nachhaltigkeitsmanagement und Integrität
19 Produkte und Dienstleistungen
38 Berichtsprofil
68 External Assurance
69 Impressum und Kontakt
70 GRI-Index und UN Global Compact

20 CO_2: Emissionen in Produktion und Produkten nachhaltig reduzieren
22 Kältemittel: die saubere und sichere Lösung im Blick
24 Werkverträge: faire Bedingungen schaffen
26 Mobilitätskonzepte: bereicherte Lebensqualität
28 Autonomes Fahren: die Zukunft des Automobils
30 Integritätsbeirat: kritischer Blick von außen
32 Prüfzentrum: Investition in die Zukunft der Mobilität
34 China: Daimler zeigt Dynamik
36 Daten und Fakten: die Kraft des Drachen

Weitere Informationen, Kennzahlen sowie alle PDFs zum Download in unserem interaktiven Onlinebericht:

http://nachhaltigkeit.daimler.com

Verweis auf Onlineinformationen: Zu welchem Thema online mehr zu finden ist, erfahren Sie direkt im Text. Die jeweils aufgeführte dreistellige Nummer, zum Beispiel 207, geben Sie im interaktiven Onlinebericht in die Suchmaske ein, und schon gelangen Sie zu den gewünschten Inhalten.

Zahlen und Fakten.

40 Produktverantwortung

40 Umweltgerechte Produktentwicklung
42 Innovative Fahrzeug- und Antriebstechnologien
43 Kraftstoffe
43 Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen
44 Schadstoffemissionen
45 Lärmemissionen
45 Ressourcenschonung
46 Mobilitätskonzepte und Services
46 Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit
46 Sicherheit der Fahrzeuge

47 Betrieblicher Umweltschutz

48 Energieeffizienz und CO_2-arme Produktion
49 Luftreinhaltung
49 Abfall- und Ressourcenmanagement
50 Gewässerschutz
50 Logistik und Mitarbeiterverkehr
50 Naturschutz, Boden und Biodiversität

51 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

51 Attraktiver Arbeitgeber
53 Diversity
53 Entwicklung und Förderung
54 Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz

55 Lieferanten

56 Prävention und Risikomanagement

57 Kundinnen und Kunden

57 Kundenzufriedenheit

58 Gesellschaftliches Engagement

58 Stiftungsförderung
58 Wissenschaft, Technologie und Umwelt
58 Bildung und Verkehrssicherheit
59 Kunst und Kultur
59 Karitative Projekte
59 Corporate Volunteering

60 Unser Nachhaltigkeits-programm 2020

60 Ziele und Erreichtes

Info-Leitsystem

- Verweis auf Onlineinformationen
- Querweis innerhalb des Daimler Nachhaltigkeitsberichts
- Hinweis auf den Daimler Geschäftsbericht
- GRI-Materiality-Matters-Indikatoren

Unser Nachhaltigkeitsverständnis.

»Als Erfinder des Automobils sehen wir uns in der Verantwortung, die Zukunft der Mobilität zu gestalten. Im Kern geht es darum, Ökonomie, Ökologie und Soziales dauerhaft in Einklang zu bringen. Damit das gelingt, braucht es vor allem eines: Nachhaltigkeit bei der Nachhaltigkeit!«

Dr. Dieter Zetsche

Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG,
Leiter Mercedes-Benz Cars

»Beim Thema Nachhaltigkeit ziehen wir mit unseren Nutzfahrzeugkunden an einem Strang. Denn ein niedrigerer Verbrauch unserer Trucks und Busse ist nicht nur gut für die Umwelt, sondern verbessert automatisch auch die Wirtschaftlichkeit für die Betreiber. Kurz gesagt: Von einem nachhaltigen Ressourceneinsatz profitieren wir alle.«

Dr. Wolfgang Bernhard

Vorstandsmitglied der Daimler AG,
Daimler Trucks & Buses

»Unser Compliance-Monitor hat uns 2013 Gold-Standard in Sachen Integrität und Compliance bescheinigt. Diesen weiter auszubauen ist unser Anspruch – denn nur nachhaltige Geschäfte, die das Recht respektieren und ethischen Maßstäben genügen, sichern dauerhafte und stabile Gewinne.«

Dr. Christine Hohmann-Dennhardt

Vorstandsmitglied der Daimler AG,
Integrität und Recht,
Co-Vorsitzende des Daimler Sustainability Board

»Unser Erfolg als Automobilunternehmen hängt von der Qualifikation, der Motivation und dem Ideenreichtum unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Indem wir durch unsere konzernweite Personalpolitik die Voraussetzungen für ein faires und vertrauensvolles Miteinander schaffen, tragen wir zur nachhaltigen Wertschöpfung bei.«

Wilfried Porth

Vorstandsmitglied der Daimler AG,
Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans

»Wir haben unsere engen Beziehungen in und zu China durch zahlreiche Maßnahmen nachhaltig und verantwortungsbewusst gestaltet. Denn nur wer bereit ist, sich ganzheitlich und anhaltend zu engagieren, bekennt sich klar zu China und wird langfristig auf diesem für unser Unternehmen so wichtigen Markt erfolgreich sein.«

Hubertus Troska

Vorstandsmitglied der Daimler AG,
Greater China

»Nachhaltigkeit setzt ein gesundes, langfristig orientiertes und verantwortungsvolles Finanzwesen voraus, mit dem wir Vertrauen in unser Unternehmen schaffen und sicherstellen, dass Zukunftsinvestitionen möglich sind. Davon profitieren Kunden, Aktionäre, Investoren und Mitarbeiter gleichermaßen.«

Bodo Uebber

Vorstandsmitglied der Daimler AG,
Finanzen & Controlling/Daimler Financial Services

»Auf dem Weg zum emissions- und unfallfreien Fahren belegen unsere Fahrzeuge inzwischen Spitzenplätze in puncto Umweltverträglichkeit und Effizienz. Und unsere Kunden freuen sich über unsere innovativen Sicherheitstechnologien – bis hin zum autonomen Fahren. Das verstehen wir unter nachhaltiger Automobilität.«

Prof. Dr. Thomas Weber

Vorstandsmitglied der Daimler AG,
Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung,
Co-Vorsitzender des Daimler Sustainability Board

Grundlagen des Konzerns.

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart (Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart). Die Geschäftstätigkeit der Daimler AG umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, Lkw und Transportern in Deutschland sowie die Steuerung des Daimler-Konzerns. Zusätzlich zur Daimler AG umfasst der Daimler-Konzern weltweit alle Tochtergesellschaften, auf die die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. In diesen Konzerngesellschaften betreiben wir zum Beispiel auch das Omnibus- und das Finanzdienstleistungsgeschäft. Maßgeschneiderte Dienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Angebot.

G4-17

G4-17

Mit seinen starken Marken ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 19 Ländern und weltweit rund 8.000 Vertriebsstandorte. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnen Daimler beachtliche Vorteile im internationalen Wettbewerb, zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten und weitere Potenziale zur Effizienzsteigerung. Außerdem können wir unsere innovativen Antriebs- und Sicherheitstechnologien in einem umfangreichen Fahrzeugportfolio einsetzen und gleichzeitig die Erfahrungen sowie das Know-how aus allen Teilen des Konzerns nutzen.

Im Jahr 2013 steigerte Daimler seinen Umsatz um 3 Prozent auf 118,0 Mrd. Euro. Die einzelnen Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 52 Prozent, Daimler Trucks 25 Prozent, Mercedes-Benz Vans 8 Prozent, Daimler Buses 3 Prozent und Daimler Financial Services 12 Prozent. Rund 275.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2013 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** umfasst ein breites Spektrum an Premiumfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz. Hinzu kommen die hochwertigen Kleinwagen und innovativen ebikes der Marke smart. Der Schwerpunkt der Produktion liegt in Deutschland, das Geschäftsfeld fertigt aber auch in den USA, in China, Frankreich, Ungarn, Südafrika, Indien, Vietnam sowie in Indonesien, und seit August 2013 läuft die A-Klasse in unserem Auftrag auch bei Valmet Automotive in Finnland vom Band. Weltweit verfügt Mercedes-Benz Cars derzeit über 17 Produktionsstätten. Mittelfristig erwarten wir weltweit ein deutliches Wachstum der Automobilnachfrage und überdurchschnittliche Zuwächse im Segment der Premium-Pkw. Damit wir an diesem Potenzial teilhaben können, schaffen wir zusätzliche Produktionskapazitäten – insbesondere auch in China, in den USA und in Indien. Im Berichtsjahr haben wir darüber hinaus beschlossen, unser globales Produktionsnetzwerk um einen neuen Standort in Brasilien zu erweitern. Dort sollen ab dem Jahr 2016 die nächste Generation der C-Klasse sowie der kompakte Geländewagen GLA für den lokalen Markt gefertigt werden.Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2013 Deutschland mit 18 Prozent des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (23 Prozent), die USA (20 Prozent) und China (15 Prozent).

Als der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 t entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO und BharatBenz. Die insgesamt 27 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA (14, davon 11 in den USA und 3 in Mexiko), in Europa (7), in Asien (3), in Südamerika (2) und in Afrika (1). In unserem neuen Lkw-Werk in Chennai, Indien, laufen seit Juni 2012 Lkw der Marke BharatBenz von den Bändern. In China fertigt die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Gemeinschaftsunternehmen mit unserem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., seit Juli 2012 Lkw der Marke Auman. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2013 Asien mit 34 Prozent, die NAFTA-Region (28 Prozent), Westeuropa (14 Prozent) und Lateinamerika ohne Mexiko (12 Prozent).

Zum Verantwortungsbereich von Daimler Trucks zählt auch unsere Beteiligung an Tognum (seit 9. Januar 2014 Rolls-Royce Power Systems AG), einem weltweit führenden Anbieter von Komplettsystemen im Bereich Industriemotoren. Diese Beteiligung halten wir über die Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH, an der Daimler und die Rolls-Royce Holdings plc jeweils 50 Prozent halten.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Vans** besteht im Segment der mittelschweren und schweren Transporter aus den Baureihen Sprinter, Vito und Viano. Im Jahr 2012 haben wir unser Portfolio um den City-Van Mercedes-Benz Citan erweitert und sind damit nun Komplettanbieter im Transportergeschäft. Das Geschäftsfeld produziert an insgesamt sieben Standorten: in Deutschland, Spanien, USA, Argentinien, im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd., in China und im Rahmen der strategischen Allianz mit Renault-Nissan in Frankreich. Seit dem zweiten Halbjahr 2013 wird der Mercedes-Benz Sprinter in unserem Auftrag von unserem Partner GAZ auch in Russland gefertigt. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 63 Prozent des Absatzes bislang noch in Westeuropa.

G4-17

03

Daimler-Konzernstruktur 2013

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services
Umsatz	64,3 Mrd. Euro	31,5 Mrd. Euro	9,4 Mrd. Euro	4,1 Mrd. Euro	14,5 Mrd. Euro
Mitarbeiter	96.895	79.020	14.838	16.603	8.107
Marken	Mercedes-Benz, smart	Mercedes-Benz, Freightliner, FUSO, Western Star, Thomas Built Buses, BharatBenz	Mercedes-Benz, Freightliner	Mercedes-Benz, Setra	Mercedes-Benz Bank, Mercedes-Benz Financial, Daimler Truck Financial

Mit den Marken Mercedes-Benz und Setra ist **Daimler Buses** in seinen Kernmärkten im Segment über 8 t weiterhin Marktführer. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die größten der insgesamt 13 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Argentinien, Brasilien und Mexiko. 49 Prozent des Umsatzes erzielte Daimler Buses im Jahr 2013 in Westeuropa und in Lateinamerika (ohne Mexiko) 26 Prozent. Während wir in Europa hauptsächlich Komplettbusse verkaufen, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Mexiko, Afrika und Asien auf die Produktion und den Vertrieb von Fahrgestellen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns in 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte und Kreditkarten sowie verschiedene Mobilitätsdienstleistungen wie das flexible Mobilitätskonzept car2go. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Westeuropa und Nordamerika, zunehmend aber auch in Asien. Im Berichtsjahr finanzierte oder verleaste Daimler Financial Services mehr als 40 Prozent der Fahrzeuge aus dem Hause Daimler. Das Vertragsvolumen von 83,5 Mrd. Euro entspricht einem Bestand von knapp 3,1 Mio. Fahrzeugen. Am Konsortium Toll Collect, das in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12 t betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45 Prozent beteiligt.

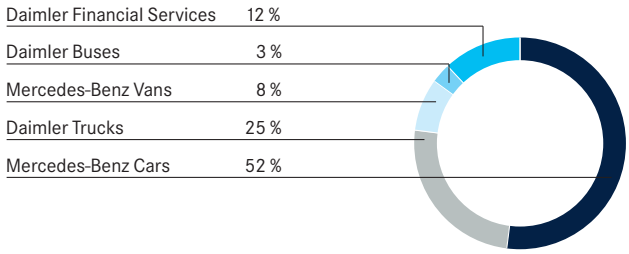
An der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, war die Daimler AG zum Jahresende 2012 noch mit 7,4 Prozent beteiligt. Am 17. April 2013 wurden diese Anteile veräußert.

Über ein breit gefächertes Netz von Beteiligungen, Gemeinschaftsunternehmen und Kooperationen ist Daimler in die globale Automobilindustrie und angrenzende Wirtschaftsbereiche eingebunden. G4-17

Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 HGB im GB 2013, Konzernanhang unter E, Anmerkung 39: S. 264 ff.

04

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern



Portfolioveränderungen und strategische Kooperationen.

Daimler Mobility Service (seit April 2014 moovel GmbH) gegründet. Daimler Financial Services bündelte im Januar 2013 alle Aktivitäten auf dem Gebiet innovativer Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel car2go und moovel, in einer neuen Gesellschaft, der Daimler Mobility Services GmbH mit Sitz in Ulm. Um dieses Geschäft weiter zu stärken, hat sich Daimler im weiteren Jahresverlauf an verschiedenen Unternehmen beteiligt. Hierzu zählen beispielsweise das Fernbusunternehmen Flixbus sowie das Chauffeurservice-Portal Blacklane GmbH.

Abkommen zur Kommerzialisierung der Brennstoffzelle. Bereits im Jahr 2008 wurde das Joint Venture „Automotive Fuel Cell Cooperation“ (AFCC) als Gemeinschaftsunternehmen von Daimler (50,1 Prozent), Ford (30 Prozent) und Ballard (19,9 Prozent) gegründet. Im Januar 2013 haben die Daimler AG, die Ford Motor Company und unser strategischer Kooperationspartner Nissan Motor Co., Ltd., ein Abkommen getroffen, um die Kommerzialisierung der Brennstoffzelle weiter voranzutreiben. Ziel der Zusammenarbeit ist es, gemeinschaftlich ein Brennstoffzellensystem zu entwickeln und dabei die Entwicklungskosten zu senken. Alle drei Partner werden zu gleichen Teilen in das Projekt investieren.

Daimler verkauft verbleibenden EADS-Anteil. Am 27. März 2013 hat die außerordentliche Hauptversammlung der EADS einer neuen Führungs- und Aktionärsstruktur zugestimmt. Mit der Auflösung des bisherigen Aktionärspakts hat Daimler seinen maßgeblichen Einfluss bei EADS verloren. Am 17. April 2013 hat Daimler auch den danach noch verbliebenen EADS-Anteil von rund 7,4 Prozent über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren veräußert.

Daimler Trucks and Buses China Ltd. (DTBC) gegründet. Als rechtlich eigenständige Gesellschaft für das Geschäft seiner Lkw und Busse in China ist die im April 2013 gegründete DTBC der ideale Rahmen, um das bestehende Truck-Geschäft weiter auszubauen und das Produktportfolio in China – etwa im Bereich Busse – kontinuierlich auszuweiten. Mit der neuen Gesellschaft führt Daimler die strukturelle Neuordnung des China-Geschäfts konsequent fort.

Fortschritte bei der Zusammenarbeit von Daimler und Renault-Nissan. Die Kooperation von Daimler und Renault-Nissan hat sich im Jahr 2013 sehr positiv entwickelt. Die Partnerschaft, die im April 2010 mit drei Projekten startete, ist mittlerweile auf zehn wichtige Projekte angewachsen und umfasst nun auch Initiativen in Nordamerika und Asien.

Mehr Informationen: GB 2013 S. 78

Daimler AG beteiligt sich mit 12 Prozent an BAIC Motor. Im November 2013 haben wir uns mit 12 Prozent an unserem langjährigen Partner BAIC Motor beteiligt und damit einen wichtigen Schritt im Rahmen unserer China-Strategie vollzogen. Damit ist Daimler der erste nicht chinesische Automobilhersteller, der Anteile an einem chinesischen Automobilproduzenten erwirbt.

Mehr Informationen: GB 2013 S. 78

Daimler stärkt Kundenorientierung.

Um die Wachstumsstrategien in allen Geschäftsfeldern umzusetzen und den Fokus auf Kunden und Märkte zu schärfen, hat der Vorstand der Daimler AG im September 2013 beschlossen, die Geschäftsfelder organisatorisch zu stärken. Dazu wurde die Verantwortung für die wesentlichen Vertriebsfunktionen und die wichtigen Absatzmärkte direkt im jeweiligen Geschäftsfeld verankert.

Kundinnen und Kunden: S. 57

Nachhaltigkeitsmanagement und Integrität.

Wir haben den Anspruch, unsere Nachhaltigkeitsleistung kontinuierlich zu verbessern sowie unsere Strategie weiterzuentwickeln und zu präzisieren. Dazu haben wir eine konzernweite Organisation aufgebaut, die bereichsspezifische Nachhaltigkeitsaktivitäten zusammenführt und für eine systematische Berücksichtigung von Stakeholder-Anforderungen sorgt. Ein besonderes Augenmerk legen wir bei unserem betrieblichen Nachhaltigkeitsmanagement auf die nachhaltige Verankerung einer Kultur der Integrität.

Nachhaltigkeit haben wir als Grundprinzip in unserer Unternehmensstrategie festgeschrieben. Diese Strategie fußt auf vier Grundwerten, zu denen neben Leidenschaft, Disziplin und Wertschätzung auch Integrität zählt. Ein integres Verhalten fordern wir deswegen von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unseres Unternehmens. Unsere Maßstäbe für ethisches Handeln haben wir in unserer Richtlinie für integres Verhalten klar formuliert.

Von grundsätzlicher Bedeutung sind für uns die zehn Prinzipien des UN Global Compact, dem wir als Gründungs- und LEAD-Mitglied besonders verbunden sind. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und anderen internationalen Prinzipien auf. In unserer operativen Arbeit legen wir einen Schwerpunkt auf die Themen, die wir im Rahmen unserer Wesentlichkeitsanalyse als besonders relevant identifiziert und daher in unserer Nachhaltigkeitsstrategie verankert haben.

Geschäftsmodell: S. 11 ff.
Wesentlichkeitsanalyse: S. 3 f.

Fokus auf Chancen und Risiken. Als weltweit tätiger Automobilhersteller stehen wir vor spezifischen nachhaltigkeitsrelevanten Herausforderungen. Sie sind mit Chancen und Risiken verbunden:

- Wir bekennen uns zu gesetzlichen ebenso wie zu ethischen Standards und verpflichten auch unsere Geschäftspartner und Lieferanten weltweit, diese Standards einzuhalten.
- Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität beweisen wir unsere Innovationskraft in den Bereichen Umweltschutz und Sicherheit.
- Mit unseren betrieblichen Prozessen – vor allem in der Fahrzeugproduktion – sind Umweltauswirkungen verbunden, die wir durch ein konsequentes Umweltmanagement so gering wie möglich halten.
- Als Arbeitgeber tragen wir Verantwortung für faire und attraktive Arbeitsbedingungen von rund 275.000 Beschäftigten weltweit.
- Als „Unternehmensbürger“ wollen wir über unsere Geschäftstätigkeit hinaus zum Gemeinwohl beitragen und dabei eine nachhaltige Wirkung erzielen.

In unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir daher sechs Handlungsschwerpunkte („Nachhaltigkeitsdimensionen“) definiert und diese mit Zielen verbunden. Alle Ziele zusammen formen unser mittel- bis langfristiges „Nachhaltigkeitsprogramm 2020“, an dem wir uns selbst messen, aber uns auch von außen messen lassen wollen. Eine Hauptaufgabe der Querschnittsdimension Managementverantwortung ist es, das aus der Strategie abgeleitete Nachhaltigkeitsprogramm systematisch zu steuern und dessen Ziele nachprüfbar umzusetzen. Bei der Fortschreibung und eventuellen Korrektur unserer Nachhaltigkeitsstrategie kommt dem kontinuierlichen Dialog mit unseren Stakeholdern eine wichtige Funktion zu.

Übersicht „Dimensionen unserer Nachhaltigkeitsstrategie“: Online 101
Ausführlicher Risikobericht: GB 2013 S. 129 ff.
Mehr zum Stakeholder-Dialog: S. 14 f.

Konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement.

Nachhaltigkeit ist bei uns thematisch und organisatorisch in die konzernweite Corporate Governance eingebettet.

Governance-Strukturen. Als Aktiengesellschaft nach deutschem Recht verfügt der Daimler-Konzern über eine zweigeteilte Führungsstruktur, bestehend aus Vorstand und Aufsichtsrat. Diese beiden Organe arbeiten gemäß dem Deutschen Corporate Governance Kodex zum Wohle des Unternehmens eng zusammen.

Der Anspruch einer nachhaltigen Unternehmensführung ist bei Daimler fest verankert – unter anderem durch die Integration von Nachhaltigkeit als strategisches Element in der Daimler-Zielpyramide („Herausragende Umsetzung und Nachhaltigkeit“) und die persönlichen Zielvereinbarungen des Vorstands, die seit dem Geschäftsjahr 2011 durch jährlich neue, nicht finanzielle Indikatoren in den Themenfeldern Integrität und UN Global Compact ergänzt wurden.

Daimler-Zielsystem: Online 102

Bei der Besetzung unserer Führungsgremien berücksichtigen wir Diversity in ihren verschiedenen Facetten (wie Anteil Frauen und Internationalität). Dies gilt für den Vorstand ebenso wie für den Aufsichtsrat. Unsere selbst gesteckten Ziele haben wir 2013 erfüllt: In unserem Aufsichtsrat lag der Frauenanteil 2013 allein auf Anteilseignerseite bei 30 Prozent. Mehr als ein Drittel der Vertreter der Anteilseigner stammen aus dem Ausland.

Vergütungsbericht: GB 2013 S. 119 ff.
Mehr zur Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie zur Vermeidung von Interessenkonflikten im Corporate Governance Bericht: GB 2013 S. 178 ff.
Bericht des Aufsichtsrats: GB 2013 S. 14 ff.

05

Grundlagen und Richtlinien unseres Nachhaltigkeitsmanagements

Verbindlicher Bezugsrahmen: internationale und nationale Prinzipien			
UN Global Compact und UN Global Compact LEAD-Gruppe	Allgemeine Erklärung der Menschenrechte	Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO)	OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
Dreigliedrige Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik	UN Guiding Principles on Business and Human Rights	Deutscher Corporate Governance Kodex	Leitbild für verantwortliches Handeln in der Wirtschaft (Deutschland)

↓ ↓ ↓ ↓

Die wichtigsten Grundsätze und Richtlinien der Daimler AG	
Richtlinie für integres Verhalten	Regelt wesentliche Grundsätze für das Handeln im Unternehmen, dazu gehören: Wahrung der Menschenrechte, Einhaltung von Gesetzen, Vermeidung von Korruption und Interessenkonflikten, Schutz des Unternehmensvermögens sowie Achtung gesellschaftlicher und sozialer Verantwortung. Ergänzend: Konzernrichtlinien und Handlungsempfehlungen.
Grundsätze der sozialen Verantwortung (aufgenommen in die Richtlinie für integres Verhalten)	Vom UN Global Compact abgeleitete Verpflichtung zu Menschen- und Arbeitnehmerrechten, wie das Recht auf gewerkschaftliche Organisation und auf angemessene Arbeitsbedingungen. 2002 von Konzernleitung und Weltarbeitnehmervertretung unterzeichnet (2012 aktualisiert).
Umwelt- und Energieleitlinien	Handlungsrahmen in Bezug auf Umwelt- und Energiefragen für alle Mitarbeiter sowie Rahmen für die Ableitung von Energie- und Umweltzielen (2013 aktualisiert).
Supplier Sustainability Standards	Soziale, ökologische und geschäftsethische Standards, diese sind verbindlicher Bestandteil der Vertragsbedingungen mit Lieferanten.

Im „House of Policies" sind alle Regelwerke zusammengeführt und werden im zentralen Mitarbeiter-Portal zugänglich gemacht.

Alle Grundsätze und Richtlinien im Wortlaut: Online 103

Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Sustainability Board (CSB), das von Dr. Christine Hohmann-Dennhardt (im Vorstand verantwortlich für Integrität und Recht) und Prof. Dr. Thomas Weber (im Vorstand verantwortlich für Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung) geleitet wird. Die Geschäftsführung hat Prof. Dr. Herbert Kohler (Leiter Konzernforschung & Nachhaltigkeit). Die operative Arbeit leistet das Corporate Sustainability Office mit Vertretern aus den Fachbereichen und Geschäftsfeldern.

Als Instrument zur Steuerung der wesentlichen Nachhaltigkeitsziele setzen wir seit 2011 eine Sustainability Scorecard ein. Sie signalisiert über eine Ampelsystematik Handlungsbedarf und Erfolge, sowohl für quantitative Indikatoren als auch für qualitative Ziele. So können wir mit der direkten Einbindung der Konzernführung gezielt Maßnahmen ergreifen.

Sustainability Governance Structure: Online 104

Stakeholder-Dialog.

Unsere Geschäftstätigkeit berührt die Interessen zahlreicher Menschen in unterschiedlichen Ländern und Regionen. Daher suchen wir das Gespräch mit allen Anspruchsgruppen, um Erfahrungen auszutauschen und dabei auch kontroverse Themen vorbehaltlos anzugehen. Der Stakeholder-Dialog ist deswegen ein

06

Sustainability Ratings

Unabhängige Ratingagenturen und Forschungsinstitute haben auch 2013 unsere Nachhaltigkeitsleistung bewertet und kritisch gewürdigt. Inzwischen existieren eine Vielzahl an Ratings und Rankings in unterschiedlicher Qualität und Aussagekraft. Das Sustainability Board (CSB) hat daher Ende 2012 entschieden, dass unser Unternehmen nur noch an den Ratings und Rankings teilnimmt und dafür Daten liefert, deren Methodik, Qualität und Transparenz bei der Auswertung zu einer **nachvollziehbaren Analyse** führen. Bei der Befragung durch Robeco-SAM lagen diese Voraussetzungen nicht vor, daher erfolgte keine Teilnahme an dem Assessment.

Gemessen an diesen Vorgaben ist für 2012/2013 besonders das Abschneiden der Daimler AG im Rating von **oekom research** hervorzuheben. Hier erhielten wir erneut den **„Prime Investment Status"**, mit einer für die Automobilindustrie sehr guten Gesamtbewertung von B- (Skala von A+ bis D-). Besonders erfreulich ist unser Ergebnis beim **Carbon Disclosure Project** (CDP), bei dem wir in Bezug auf die Bewertungskriterien Transparenz und Performance jeweils die Bestnote erreichten.

Wir werden unser Nachhaltigkeitsengagement weiter intensivieren, um unsere Position in relevanten und aussagekräftigen Ratings und Rankings weiter zu verbessern.

zentrales Element der bereichsübergreifenden Managementverantwortung in unserer Nachhaltigkeitsstrategie.

Organisation und Verantwortung. Für die Pflege unserer Stakeholder-Beziehungen haben wir klare Verantwortlichkeiten, Kommunikationswege und themen-beziehungsweise fallbezogene Dialogformen definiert. Neben dem institutionalisierten Dialogmanagement, etwa bei Investor Relations, der Einkaufsorganisation oder der Kommunikation, werden der gesellschaftliche Dialog sowie die zentralen Veranstaltungen für den themenbezogenen Dialog vom Sustainability Board und Office koordiniert.

G4-24 G4-25

Gezielter Auswahlprozess der Anspruchsgruppen. Als Stakeholder gelten für uns alle Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, betriebliche oder ethische Forderungen an die Daimler AG stellen. Kriterium für die Identifikation und Gewichtung ist, inwieweit eine Person oder Gruppe durch Entscheidungen unseres Unternehmens beeinflusst wird beziehungsweise diese Entscheidungen selbst beeinflussen kann. Die wichtigsten Stakeholder sind unsere Mitarbeiter, Kunden, Aktionäre und Investoren sowie Zulieferer. Aber auch zivilgesellschaftliche Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen haben legitime Interessen und häufig eine besondere Expertise, die wir strukturiert aufnehmen und bestmöglich einbeziehen. Gleiches gilt für Analysten, Verbände, Gewerkschaften, Medien, Wissenschaft und Politik sowie Kommunen, Anwohner und Nachbarn an unseren Standorten.

G4-26

Dialogformen. Wir nutzen für die Einbeziehung unserer Stakeholder unter anderem Online- und Printmedien, Befragungen und Erhebungen, Expertengespräche, Workshops sowie lokale und regionale Dialogveranstaltungen. Zudem wirken wir in Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen mit. Von besonderer Bedeutung ist für uns der seit 2008 jährlich stattfindende „Daimler Sustainability Dialogue“ in Stuttgart, der verschiedene Anspruchsgruppen mit Vertretern unseres Vorstands und Managements zusammenführt. Im Sinne unserer Zielsetzung, weltweit für die Etablierung und Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards einzutreten, organisieren wir „Daimler Sustainability Dialogues“ inzwischen auch an weiteren Standorten. Bislang fanden „Sustainability Dialogues“ in China und den USA statt. Im Berichtsjahr haben wir erstmals eine Dialogveranstaltung in Japan durchgeführt. Eine weitere Internationalisierung hat das CSB als Ziel beschlossen.

G4-26 G4-27

Wir möchten mit unseren Dialogformaten möglichst viele Stakeholder-Guppen erreichen. Deswegen haben wir im Jahr 2013 bereits zum zweiten Mal eine offene, internationale Online-Stakeholder-Befragung durchgeführt, an der mehr als 800 Personen beziehungsweise Organisationen teilnahmen. Ohne die Umfrage vorab auf bestimmte Gruppen zu beschränken, war jeder Interessierte eingeladen, die Wesentlichkeit von Handlungsfeldern der Nachhaltigkeit für unser Unternehmen zu bewerten. Die Befragungsergebnisse spiegeln sich in der Wesentlichkeitsanalyse wider und finden im Nachhaltigkeitsmanagement Berücksichtigung.

G4-26 G4-27

Unsere Dialogformate im Überblick: Online 105
Mitgliedschaften und Mitwirkung in Initiativen: Online 106
Wesentlichkeitsanalyse: S. 3 f.

Rückkopplungen an unser Nachhaltigkeitsprogramm. Bei den „Daimler Sustainability Dialogues“ konzentrieren wir uns auf Schwerpunktthemen, die von besonderer Relevanz für uns und unsere Stakeholder sind. Unser Anspruch ist es, Vereinbarungen, die bei der Dialogveranstaltung getroffen werden, bestmöglich in überprüfbare Ziele und Initiativen zu übersetzen, die im Jahresverlauf in Kooperation mit den Stakeholdern vorangetrieben werden.

Mehr zu den „Daimler Sustainability Dialogues“ und ihren Ergebnissen: Online 107

G4-26 G4-27

Politischer Dialog und Interessenvertretung. Unsere Grundsätze für politischen Dialog und Lobbying bestimmen eine verantwortungsbewusste und ethisch einwandfreie Lobbyarbeit. Zu diesen Grundsätzen zählt etwa die Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessenvertretungen.

Gesellschaftliche Erneuerungsprozesse im Sinne der Nachhaltigkeit sind häufig mit politischen Weichenstellungen verbunden, die die längerfristige strategische Ausrichtung unseres Unternehmens berühren. Um für uns mehr Planungssicherheit zu schaffen und unsere Ideen in diese Veränderungsprozesse einzubringen, sprechen wir mit politischen Entscheidungsträgern über Themen wie CO_2-Regularien, Fahrzeugsicherheit, neue Mobilitätskonzepte, Elektromobilität oder Leichtbau. Auch standortspezifische Fragestellungen und die Bildungspolitik sind Schwerpunktthemen. Unsere eigenen Positionen zu relevanten Fragestellungen aus den Bereichen Umwelt, Energie, Verkehr und Wirtschaft fassen wir jährlich anlässlich der Internationalen Automobilausstellung in einer Broschüre zusammen, schwerpunktmäßig abwechselnd mit Fokus auf Pkw- oder auf Nutzfahrzeugthemen. Seit 2013 machen wir diese Broschüre einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich. Unsere Positionen stehen prinzipiell im Einklang mit den erklärten Grundsätzen, Nachhaltigkeitszielen oder öffentlichen Positionen. Angesichts bestehender Zielkonflikte zwischen den Dimensionen der Nachhaltigkeit sind unterschiedlich starke Akzentuierungen möglich.

Broschüre Unternehmenspositionen: Online 108

Die zentrale Koordinierungsstelle für den politischen Dialog ist der Bereich External Affairs. Mit Büros in Berlin, Brüssel, Peking, Stuttgart und Washington koordiniert er über 30 weitere Konzernrepräsentanzen in wichtigen Märkten. Darüber hinaus stellt ein unternehmensweites „Register für angemeldete Lobbyisten“ sicher, dass die politische Interessenvertretung im Einklang mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards wahrgenommen wird. Eine solche Registrierung dient auch der Erfüllung von bestehenden Registrierungspflichten öffentlicher Einrichtungen.

Risikovorsorge.

Das Vorsorgeprinzip ist als Handlungsleitlinie zur Risikoprävention in Grundsätzen und Initiativen wie dem UN Global Compact ausgeführt. Aktives Risikomanagement heißt für uns, Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent anzugehen. Zu diesem Zweck haben wir Steuerungs- und Kontrollsysteme etabliert, die – auch im Sinne der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften – zu einem einheitlichen und konzernweiten Risikomanagementsystem zusammengefasst sind. Als wesentliche Risikokategorien betrachten wir Umfeld- und Branchenrisiken, Unternehmensspezifische Risiken, finanzwirtschaftliche Risiken, Risiken aus Garantien und rechtliche Risiken.

Organisation und Verantwortung. Unser Group Risk Management Committee (GRMC) koordiniert die verschiedenen Initiativen zur Risikovorsorge, prüft die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit der eingesetzten Prozesse und initiiert, sofern notwendig,

Anpassungen. Das GRMC hat zudem eine Informationsplattform geschaffen, die unsere Beschäftigten informiert und dem Austausch dient. Aufgabe der Verantwortlichen in den relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktion ist es, Maßnahmen zur Risikovermeidung und -reduzierung zu entwickeln und zu überwachen. Dazu zählen etwa unser Compliance Risk Assessment, die Integritätsprüfungen von Geschäftspartnern, Umweltrisikoanalysen an unseren Produktionsstandorten und die Berücksichtigung von Verbraucherschutzaspekten in unserem Qualitätsmanagement. Auch die systematische Integration der Umweltvorsorge in den gesamten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge dient der Risikovorsorge. Im Nachhaltigkeitskontext werden zudem weitere Risiken analysiert – etwa zu Datenschutz und Menschenrechten.

Ausführlicher Risikobericht: GB 2013 S. 129 ff.
Lokale Auswirkungen steuern: Online 109
Prüfzentrum: Investition in die Zukunft der Mobilität: S. 32 f.

Kultur der Integrität.

Integrität ist einer unserer vier Unternehmenswerte, die das Fundament für unsere Geschäftsaktivitäten bilden. Wir sind der Überzeugung, dass anständiges Wirtschaften uns dauerhaft erfolgreich macht, darüber hinaus aber auch der Gesellschaft zugute kommt. Als weltweit tätiges Unternehmen übernehmen wir Verantwortung und wollen im Hinblick auf eine ethische Unternehmensführung Vorreiter sein. Es ist unser Ziel, Integrität nachhaltig in unserer Unternehmenskultur zu verankern. Die Weiterentwicklung und Verstetigung von Integrität ist deswegen auch Bestandteil der Zielvereinbarung für die Vorstandsvergütung.

Dialog, Kommunikation und Training. Daimler fördert integres Verhalten durch vielfältige Maßnahmen. Zu diesen gehört der seit 2011 unternehmensweit geführte Integritätsdialog, der 2013 weltweit fortgesetzt wurde. „Integrität im Dialog“ richtet sich an die gesamte Belegschaft und wird von einem ressortübergreifenden Arbeitskreis gesteuert. Der regelmäßige Austausch zu Fragen der Integrität soll selbstverständlicher Bestandteil unseres Arbeitsalltags werden. Bereichs- und zielgruppenspezifische Angebote sowie eine umfassende Begleitkommunikation – etwa ein eigener Intranetauftritt zum Thema – unterstützen dieses Anliegen.

Unsere im November 2012 in Kraft getretene „Richtlinie für integres Verhalten“, greift Ergebnisse dieses Dialogs auf. Die darin festgehaltenen Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für unser Handeln basieren somit auf einem gemeinsamen Werteverständnis. Die konzernweit gültige Richtlinie steht in 22 Sprachen zur Verfügung und wurde ab Januar 2013 als Broschüre an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschickt. Die Einführung der Richtlinie wurde mit verschiedenen flächendeckenden Kommunikationsaktivitäten begleitet. Zusätzlich haben wir eine Orientierungshilfe für die Anwendung im Alltag erstellt, die auf die am häufigsten gestellten Fragen eingeht. Außerdem steht ein Expertenteam für Fragen rund um die Richtlinie zur Verfügung.

Die Richtlinie für integres Verhalten bildet auch die Grundlage für unser Schulungsangebot zu Integrität und Compliance. Im Jahr 2013 haben wir unseren Trainingsansatz überarbeitet, um die beiden Themengebiete stärker zu verzahnen. Je nach Risiko und Zielgruppe nutzen wir Präsenzschulungen und webbasierte Trainings. Damit möchten wir integres und regelkonformes Verhalten im Unternehmen nachhaltig verankern.

Im Jahr 2013 haben wir ein neues webbasiertes Training entwickelt, das unsere Verhaltensgrundsätze und unser gemeinsames Werteverständnis anschaulich vermittelt. Das Training enthält unter anderem Kapitel zur Korruptionsprävention, zu unserem Hinweisgebersystem BPO und – zusätzlich für Führungskräfte – ein Modul zum Kartellrecht. Das Training ist verpflichtend und richtet sich weltweit an etwa 112.000 Beschäftigte mit E-Mail-Zugang.

Unsere Trainingsprogramme: Online 110

Von 2011 bis 2013 haben wir mit unserer Kampagne „fairplay“ unsere Beschäftigten weltweit für Integrität und Compliance sensibilisiert – mit Plakaten und Flyern in 19 Sprachen und in über 40 Ländern.

Die wichtigsten Grundsätze und Richtlinien der Daimler AG: S. 14

Führungskräfte als Vorbild. Unsere Richtlinie für integres Verhalten definiert die Erwartung, die Daimler an seine Führungskräfte hat. Ihnen kommt durch ihre Vorbildrolle eine besondere Verantwortung für die Integritätskultur bei Daimler zu. Aus diesem Grund haben wir 2013 einen Schwerpunkt auf Angebote für diese Zielgruppe gelegt. Dazu zählen Module zu Integrität und Compliance in allen Seminaren für beförderte Führungskräfte. Außerdem sind Integrität und Compliance wichtige Kriterien in der jährlichen Zielvereinbarung und bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte. Auch unser Top Management Meeting 2013 drehte sich um das Thema Führungsverantwortung.

Blick von außen durch Beirat. Der im September 2012 ins Leben gerufene „Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung“ mit externen Experten aus unterschiedlichen Bereichen begleitet den Integritätsprozess bei Daimler kritisch-konstruktiv. Er kam 2013 drei Mal zusammen, um sich mit Vertretern des Unternehmens zu aktuellen Themen auszutauschen.

Integritätsbeirat: Kritischer Blick von außen: S. 30 f.

Menschenrechte.

Die Achtung und Wahrung der Menschenrechte hat für uns höchste Priorität. Die Verantwortlichkeit für Menschenrechtsfragen liegt im Vorstandsressort „Integrität und Recht“ und basiert maßgeblich auf den „UN Guiding Principles on Business and Human Rights“. Wir haben die Verantwortlichkeit zudem in der „Richtlinie für integres Verhalten“, den „Supplier Sustainability Standards“ und in den Zuliefererverträgen als zentrale Anforderung an alle Mitarbeiter und Geschäftspartner festgeschrieben.

Supplier Sustainability Standards: S. 55

Differenzierter Ansatz zum Umgang mit Menschenrechten. Als Automobilhersteller stehen für uns die Arbeitnehmerrechte, gerechte Arbeitsbedingungen sowie die Absage an jede Form der Diskriminierung und an Zwangs- und Kinderarbeit im Vordergrund. Um potenzielle Menschenrechtsrisiken zu identifizieren und zu vermeiden, verfolgen wir differenzierte Vorgehensweisen für eigene Produktionsstätten, im Vertrieb (vorwiegend in Einzelfallprüfungen), im Umgang mit direkten Zulieferern (Tier 1) sowie mit weiteren Geschäftspartnern beziehungsweise nachgelagerten Zulieferern (indirekter Einfluss).

Aufbau eines Risikomanagements für Menschenrechte. An eigenen Produktionsstätten schließt unser operativer Ansatz ein Risikobewertungssystem für Menschenrechte im Rahmen eines Due-Diligence-Prozesses mit ein. Unter anderem setzen wir das

Human Rights Compliance Assessment (HRCA)-Tool des Dänischen Instituts für Menschenrechte ein, um landesspezifische Risikofaktoren zu identifizieren. 2012 haben wir die Länder Deutschland, Mexiko und Ägypten geprüft, im Berichtsjahr folgten Japan, Frankreich, Ungarn, Südafrika, Brasilien, Indien, Spanien und die USA. Zugleich haben wir Informationslücken geschlossen und Präventionsmaßnahmen verstärkt. Die Prüfung möchten wir bis 2015 zunächst in allen 19 Ländern mit Produktionsstandorten in Mehrheitsbeteiligung anwenden. Danach werden wir auch unsere Minderheitsbeteiligungen einbeziehen. Zudem ermutigen wir unsere Geschäftspartner, eine ähnliche Prüfung vorzunehmen.

Für direkte Daimler-Zulieferer sind Menschenrechte fester Bestandteil der „Supplier Sustainability Standards“ sowie der Vertragsbedingungen. Um Menschenrechte auch in der hochkomplexen Zuliefererkette, auf die wir nur indirekten Einfluss haben, zu adressieren, setzen wir geeignete Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen ein. Die Einhaltung der Nachhaltigkeitsstandards bei unseren Lieferanten überprüfen wir in einem mehrstufigen Prozess auf Basis einer Risikoanalyse, die wir nach Ländern und Warengruppen vornehmen.

Lieferanten: S. 55 f.

Schulungen. Menschenrechtsthemen sind Teil der Schulungen unserer Beschäftigten sowie besonders im Fokus stehender Gruppen (wie etwa des internen und externen Sicherheitspersonals).

Verdachtsfälle verfolgen. Bei Verdacht auf Verletzung von Menschenrechten steht intern wie extern unser Hinweisgebersystem BPO zur Verfügung. Auch hinsichtlich unserer Lieferanten gibt es einen etablierten Beschwerdemanagementprozess über die Weltarbeitnehmervertretung. Im Berichtsjahr gab es im Daimler-Konzern keinerlei Verdachtsfälle auf Kinder- oder Zwangsarbeit, auf Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit. Ureinwohner sind von Unternehmensaktivitäten an unseren Produktionsstandorten nicht betroffen.

Hinweisgebersystem BPO: S. 17

Compliance.

Compliance ist ein unverzichtbarer Teil der Integritätskultur bei Daimler. Für uns ist es selbstverständlich, dass wir uns an alle relevanten Gesetze, freiwilligen Selbstverpflichtungen und internen Regelungen halten sowie nach ethischen Grundsätzen handeln. Oberste Priorität hat für uns, alle geltenden Anti-Korruptionsvorschriften einzuhalten sowie einen fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern. Dies haben wir in unserer Richtlinie für integres Verhalten verbindlich festgeschrieben. Integrität und Compliance möchten wir nachhaltig als feste Bestandteile in unserer Wertschöpfungskette verankern.

Compliance Management System (CMS) als Fundament. Unser CMS ist an nationalen und internationalen Standards ausgerichtet und unterstützt uns dabei, regelkonformes Verhalten in unserem Tagesgeschäft sicherzustellen. Wir überprüfen die Wirksamkeit des Systems kontinuierlich und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken sowie neue rechtliche Anforderungen an. Damit verbessern wir kontinuierlich die Effizienz und die Effektivität. Im Jahr 2013 haben wir unsere Prozesse, wie zum Beispiel die Integritätsprüfungen unserer Geschäftspartner, verbessert und Maßnahmen zur Geldwäscheprävention im Güterhandel ausgebaut. Unser CMS unterliegt einer periodischen Prüfung durch die interne Revision und entspricht externen Anforderungen.

Analyse von Compliance-Risiken. In einer weiter verbesserten systematischen Risikoanalyse für das Jahr 2013 haben wir wie die Jahre zuvor die Compliance-Risiken aller unserer Geschäftseinheiten bewertet. Dabei wurden sowohl qualitative als auch quantitative Indikatoren beurteilt – etwa das jeweilige Geschäftsmodell, relevante Umfeldbedingungen sowie die Art der Vertragspartnerbeziehungen. Die Ergebnisse dieser Analyse sind die Basis für die Risikosteuerung. Gemeinsam mit den Geschäftseinheiten definieren wir Maßnahmen, um die Risiken zu minimieren. Ein Schwerpunkt unserer Tätigkeiten liegt dabei auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Maßnahmen und die Aufsichtspflicht obliegen dem jeweiligen Management, das dabei eng mit dem Bereich Group Compliance zusammenarbeitet.

Stärkung der weltweiten Strukturen. Um unsere konzernweite Compliance-Organisation weiter als Partner der Geschäftsfelder zu etablieren und geschäftsfelder- und marktspezifischen Risiken noch besser zu begegnen, haben wir unsere divisionale Ausrichtung gestärkt. Jedes Geschäftsfeld wird von einem divisionalen oder regionalen Compliance-Beauftragten unterstützt, der die Geschäftseinheiten zu Compliance berät. Zusätzlich achten weltweit lokale Compliance-Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden. Um die Unabhängigkeit gegenüber den Geschäftsfeldern zu gewährleisten, unterstehen die divisionalen oder regionalen Compliance-Beauftragten dem Chief Compliance Officer. Er berichtet direkt an das Mitglied des Vorstands für Integrität und Recht und an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Hinweisgebersystem. Unser Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) dient uns als wertvolle Erkenntnisquelle für mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße. Für uns ist es deshalb ein wichtiges Instrument für gute Unternehmensführung. Unser Hinweisgebersystem nimmt Hinweise auf Fehlverhalten sowohl von Beschäftigten als auch von Externen weltweit, rund um die Uhr, über verschiedene Meldewege und – sofern lokal rechtlich zulässig – auch anonym entgegen.

So können wir angemessen reagieren, möglichst noch bevor Schaden für unsere Mitarbeiter und unser Unternehmen entsteht. Voraussetzung für die Akzeptanz eines Hinweisgebersystems ist, dass es fair ausgestaltet ist, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügt und Hinweisgeber wie Betroffene gleichermaßen schützt. Diese Kriterien haben wir 2013 in einer weltweit gültigen Konzernrichtlinie festgeschrieben. In Deutschland haben wir seit 1. Februar 2012 zusätzlich einen unabhängigen Rechtsanwalt als neutralen Mittler beauftragt. Er nimmt ebenfalls Hinweise auf Regelverstöße entgegen und ist aufgrund seiner anwaltlichen Schweigepflicht zur Vertraulichkeit verpflichtet. Von den 84 BPO-Fällen, die im Jahr 2013 „zutreffend“ geschlossen wurden, gehören 11 der Kategorie „Bestechung“ an. Das Unternehmen hat mit adäquaten Maßnahmen reagiert.

Strafverfahren gegen die Daimler AG sind dem Geschäftsbericht für das Berichtsjahr 2013 zu entnehmen. Über Verfahren, die sich gegen natürliche Personen richten, wird grundsätzlich nicht berichtet, da strafrechtsrelevante Verurteilungen oder Beschlüsse der Daimler AG nicht mitgeteilt werden.

Verfahren gegen die Daimler AG: GB 2013, S. 140 und 238 ff.

Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern. Integres und regelkonformes Verhalten unserer Geschäftspartner ist für uns eine feste Voraussetzung, um vertrauensvoll zusammenzuarbeiten. Bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Unseren Geschäftspartnern bieten wir je nach Risiko webbasierte Trainings beziehungsweise Präsenzschulungen an. Außerdem haben wir unsere Erwartungen an unsere Geschäftspartner in der Broschüre „Anständige Geschäfte. Unsere gemeinsame Verantwortung." klar formuliert. Wir behalten uns auch vor, die Zusammenarbeit zu beenden, wenn Geschäftspartner unsere Standards dauerhaft unterlaufen.

Unsere Trainingsprogramme: Online 110
Broschüre „Anständige Geschäfte. Unsere gemeinsame Verantwortung.": Online 111
Supplier Sustainability Standards: S. 55

Vergleich mit den US-Behörden: Abschluss Monitorship. Das im Rahmen des Vergleichs mit dem US-Justizministerium vereinbarte dreijährige Monitorship von Louis Freeh endete planmäßig am 31. März 2013. Der Monitor bescheinigte uns, dass wir nach dem Ende des Monitorship einen vorbildlichen Standard bei Integrität und Compliance erreicht haben. Dies ist für uns Ansporn und Verpflichtung, den erreichten Standard zu halten, fortzuentwickeln und den eingeschlagenen Kurs konsequent beizubehalten.

Kartellrecht.

2011 haben wir konzernweit ein an nationalen und internationalen Standards ausgerichtetes Antitrust-Compliance-Programm eingeführt. Hierbei haben wir einen eigenen weltweit gültigen Daimler-Standard entwickelt, welcher verbindliche Festlegungen dazu enthält, wie wir wettbewerbsrechtliche Fragestellungen intern beurteilen wollen. Dabei legen wir ebenso strenge Maßstäbe an wie die europäischen Kartellbehörden und Gerichte. Mit diesem Standard stellen wir in allen Ländern ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicher. Webbasierte Trainings sowie vertiefende Präsenzschulungen zum Kartellrecht richten sich an unsere Führungskräfte und Mitarbeiter in ausgewählten Funktionen. Präventive Sichtungen in unseren Unternehmenseinheiten ergänzen unsere kartellrechtliche Risikoanalyse und unterstützen uns dabei, die Wirksamkeit unseres Antitrust-Compliance-Programms kontinuierlich zu verbessern und an die weltweiten Entwicklungen, veränderten Risiken und neuen rechtlichen Anforderungen anzupassen.

Kartellrechtliche Verfahren gegen die Daimler AG: GB 2013 S. 239

Datenschutz.

Konzernrichtlinien zum Umgang mit Personaldaten sowie Kunden- und Partnerdaten sorgen für ein weltweit angemessenes Datenschutzniveau in allen Gesellschaften der Daimler AG. Die Konzernrichtlinien entsprechen mindestens den Anforderungen der Europäischen Datenschutzrichtlinie. Sie stellen die Einhaltung der jeweils geltenden nationalen Vorschriften sicher und legen einen Mindeststandard für den Umgang mit personenbezogenen Daten fest.

Organisation und Verantwortung. Der Bereich Konzerndatenschutz koordiniert weltweit den Datenschutz im Daimler-Konzern und wirkt auf die Einhaltung der geltenden Datenschutzgesetze und internen Standards hin. Mit Unterstützung lokal zuständiger Datenschutzkoordinatoren überprüft und fördert der Konzernbeauftragte für den Datenschutz die globale Umsetzung des Datenschutzes. Dazu gehören auch die Durchführung von Kontrollen und Audits und das Beschwerdemanagement. Für die Einhaltung des Datenschutzes sind die Führungskräfte in ihrem Tätigkeitsbereich verantwortlich.

Schulungen. Das Angebot an Schulungen und Informationsmaßnahmen für Mitarbeiter und Führungskräfte wird fortlaufend optimiert und erweitert. Neben webbasierten Trainings, Präsenzschulungen und zielgruppenspezifischen Informationsunterlagen wird das Thema Datenschutz zunehmend in unternehmensinternen Medien in den Fokus gerückt.

Vorfälle. Im Berichtsjahr gab es keine signifikanten Datenschutzverstöße, Bußgelder wurden nicht anhängig. Die Anzahl der Beschwerden, die beim Konzerndatenschutz eingingen, ist im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen. Eine missbräuchliche Nutzung von Kundendaten konnte verhindert werden. In zwei Fällen wurden Untersuchungen durch Aufsichtsbehörden aufgrund von Kundenbeschwerden durchgeführt und zufriedenstellend abgeschlossen.

Neuere Entwicklungen. Die Vernetzung des Fahrzeugs ist einer der großen Innovationsschwerpunkte der Automobilindustrie. Die Connectivity mit dem Internet und die Unterstützung des Fahrers durch neue Assistenzsysteme gewinnen an Bedeutung und führen zu neuen Herausforderungen für Datenschutz und Informationssicherheit. Zunehmend unterstützt und berät der Konzerndatenschutz die Entwicklungs- und Servicebereiche daher bei der datenschutzgerechten Gestaltung neuer Funktionen und Dienstleistungen.

Verbraucherschutz.

Sämtliche Produkte der Daimler AG unterliegen im Hinblick auf den gesamten Produktlebenszyklus höchsten Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen. Dabei spielen die in den einzelnen Bereichen zur Anwendung kommenden Qualitätsmanagementsysteme eine bedeutende Rolle. Anforderungen zur Vermeidung von Produktfehlern und somit Vorsorgemaßnahmen zum Schutz von Verbrauchern sind zudem unter anderem in der Produktsicherheitsrichtlinie der Daimler AG definiert. Diese Anforderungen werden durch regelmäßige Audits überwacht.

Aufklärung und Information. Wir sind verpflichtet, Benutzer unserer Produkte über den Gebrauch und die möglichen Risiken im Umgang damit zu unterrichten, vor Gefahren zu warnen und Produkte zu kennzeichnen. Diese Anforderungen werden unter anderem in unserer Produktsicherheitsrichtlinie beschrieben. Betriebsanleitungen, Label, Produkt- sowie technische Hintergrundinformationen ermöglichen einen verantwortungsvollen, sicheren Umgang mit allen unseren Produkten.

Die Daimler AG kümmert sich intensiv um Verbraucherschutzthemen und hat hierzu systematische Vorkehrungen getroffen. Von einem detaillierten Bericht möglicher Verstöße sehen wir dennoch ab. Da es für einen solchen Bericht keine gesetzlichen Verpflichtungen oder industrieweite Standards gibt, wäre eine Vergleichbarkeit der Wettbewerber unseres Erachtens nicht gegeben.

Kundenzufriedenheit und Kundenservice: S. 57
Produktverantwortung: S. 40 ff.

Produkte und Dienstleistungen.

Daimler hat den Absatz im Jahr 2013 weiter gesteigert. Mit 2,35 Mio. Fahrzeugen haben wir das Vorjahresniveau um 7 Prozent übertroffen. Zu diesem Anstieg haben mit Mercedes-Benz Cars (+8 Prozent), Daimler Trucks (+5 Prozent), Mercedes-Benz Vans (+7 Prozent) und Daimler Buses (+5 Prozent) alle Automobilgeschäftsfelder beigetragen. Daimler Financial Services hat einen Anstieg des Vertragsvolumens um 11 Prozent zu verzeichnen.

Mercedes-Benz Cars.

Wichtigste Modellneuheit war die S-Klasse: Sie ist Vorreiter der automobilen Entwicklung und unterstreicht unsere Führungsposition in der Luxusklasse. Weitere Modellneuheiten waren die neue E-Klasse und das kompakte Coupé CLA. Zusätzlich haben wir den kompakten Geländewagen GLA der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit zielgerichteten Investitionen in unser globales Produktionsnetzwerk und einer nachhaltigen Verbesserung der Effizienz ist es uns gelungen, die Weichen für weiteres und profitables Wachstum zu stellen.

Daimler Trucks.

Mit der Vorstellung der neuen Modelle Arocs und Atego sowie den Mercedes-Benz Sonderfahrzeugen SLT, Econic und Unimog komplettierte Daimler Trucks sein Euro-VI-Portfolio bereits deutlich vor Inkrafttreten der neuen strengeren Abgasnorm zum Jahreswechsel. Das neue Produkt von Daimler Trucks North America, der Freightliner Cascadia Evolution, trifft im Markt auf hervorragende Resonanz. Auch das erweiterte Portfolio der Marke BharatBenz setzt auf indischen Straßen neue Maßstäbe. Ein Meilenstein des neuen „Asia Business Model“, einer Exzellenzinitiative von „Daimler Trucks #1“, wurde durch den Start der Produktion von FUSO-Modellen im indischen Chennai erreicht.

Mercedes-Benz Vans.

Mercedes-Benz Vans brachte im Berichtsjahr den neuen Sprinter an den Start – das Weltauto bei den Transportern. Mit neuen Sicherheits- und Assistenzsystemen setzt der Sprinter neue Standards in seiner Klasse. Den Absatz haben wir im Geschäftsjahr 2013 gesteigert und dabei zweistellige Wachstumsraten in China, Lateinamerika und Osteuropa erzielt. Ungeachtet starker Marktrückgänge in Westeuropa konnten wir unser Ergebnis verbessern. Mit dem Produktionsstart des Sprinter Classic in Russland und der Stärkung unserer Aktivitäten in China schaffen wir die Basis für weiteres Wachstum.

Daimler Buses.

Die Umstellung des kompletten europäischen Produktportfolios auf die Euro-VI-Abgastechnologie stand im Berichtsjahr im Fokus. Mit der Vorstellung der neuen Setra TopClass 500 setzt Daimler Buses neue Maßstäbe im Luxus-Reisebus-Segment. Höhere Absätze und weitere Effizienzfortschritte führten im Geschäftsjahr 2013 zu einer deutlichen Ergebnisverbesserung. Damit bestätigte das Geschäftsfeld auch die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten Westeuropa und Lateinamerika.

Daimler Financial Services.

Bei Daimler Financial Services übertraf der Bestand an finanzierten oder verleasten Pkw und Nutzfahrzeugen im Geschäftsjahr 2013 erstmals die Drei-Millionen-Marke. Neugeschäft und Vertragsvolumen erreichten erneut Höchstwerte. Auch bei der Vermittlung automobilnaher Versicherungspolicen wurde ein neuer Rekord erzielt. Das Carsharing-Angebot car2go zählte Ende des Jahres fast 600.000 Kunden und war damit Marktführer in seinem Segment.

Daimler stärkt Kundenorientierung.

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

CO_2: Emissionen in Produktion und Produkten nachhaltig reduzieren.

Die kontinuierliche Reduktion von CO_2-Emissionen in Produktion und Produkten ist ein wichtiges Ziel von Daimler. Bis zum Jahr 2016 soll die Pkw-Neuwagenflotte für den europäischen Markt den CO_2-Wert von 125 Gramm pro Kilometer erreichen. Gleichzeitig steht die erhebliche Reduktion der CO_2-Emissionen während der Produktion auf der Agenda: Allein in den europäischen Werken sollen es bis 2020 minus 20 Prozent im Vergleich zu 1990 sein, die Emission pro Auto wird sich bis dann um zwei Drittel reduzieren.

Die Herstellung von Automobilen ist ein energieintensives Unterfangen. Dennoch entfällt der Großteil des Primärenergieverbrauchs und der damit einhergehenden CO_2-Emisionen im Lebenszyklus eines Automobils auf die Nutzungsphase. Bei einem Pkw mit konventionellem Verbrennungsmotor stehen den knapp 20 Prozent der entstehenden Emissionen in der gesamten Produktionsvorkette rund 80 Prozent gegenüber, die erst durch den Gebrauch beim Kunden entstehen. Daimler hat daher stets beides im Blick: den CO_2-Ausstoß der Produkte und die CO_2-Emissionen während der Produktion.

Produktion: Energie effizient einsetzen und Mitarbeiter sensibilisieren.

In den vergangenen sechs Jahren konnte Daimler die eigenen CO_2-Emissionen je produziertes Fahrzeug so weit reduzieren, dass das selbst gesteckte Ziel von minus 20 Prozent von 2007 bis 2015 in einigen Geschäftsfeldern wie Mercedes-Benz Cars bereits zwischenzeitlich erreicht ist: Im Rahmen von Energie-Optimierungs-Projekten wurden Hunderte von technischen und organisatorischen Einzelmaßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs identifiziert und umgesetzt. Ein Beispiel aus dem Werk Untertürkheim: Der spezifische Stromverbrauch je produzierten Otto- oder Dieselmotor allein sank zwischen 2007 und 2013 um 28,3 Prozent.

In der Produktion schöpfen die Fachleute alle Potenziale für einen möglichst energieeffizienten Betrieb und damit möglichst geringe CO_2-Emissionen aus: Sind die Taktzeiten der Fertigungsmaschinen energetisch optimiert? Sind energiesparende Stand-by-Maßnahmen im Maschinenpark umgesetzt? Gibt es Druckluftverluste? Sind Klimatisierung und Beleuchtung energieeffizient ausgelegt, und werden sie auch entsprechend betrieben? Fragen wie diese decken ineffizienten Energieeinsatz verlässlich auf und weisen auf konkrete Einsparmöglichkeiten hin.

Um Reduktionen in nennenswerter Größenordnung zu erreichen, müssen im Anschluss an eine erste Analyse in der Regel mehrere Faktoren geändert werden. Einige davon lassen sich dem Gebäudebetrieb zuordnen: An mehreren Standorten wurden die leistungsstarken Be- und Entlüftungsanlagen im Produktions- und Arbeitsumfeld neu eingestellt und bedarfsgerecht mit Zeitschaltuhren geschaltet. Zudem konnte das Absaugen von Maschinenabluft durch eine konsequente Kapselung der Maschinen und die punktgenaue Auslegung weiter optimiert werden. Und: Anstatt am Wochenende oder bei kurzfristigem Stillstand im vollen Betriebszustand zu bleiben, schalten sich die Maschinen nun automatisch ab – und bei Bedarf wieder an. Durch entsprechende Softwareanpassungen war es möglich, ein Energiesparpotenzial von 70 Prozent Strom und 30 Prozent Druckluft zu verwirklichen. Viele Anlagen werden zudem an produktionsfreien Tagen abgeschaltet. Um beim Thema Energiemanagement nachhaltig Erfolg zu haben, sensibilisiert Daimler seit einigen Jahren die komplette Belegschaft: Ein „Energiecheck für die Hosentasche“ erläutert den Mitarbeitern das Thema und seine Bedeutung.

Energieerzeugung an den Standorten.

Daimler treibt auch den Ausbau der unternehmenseigenen Energieerzeugung mit dem Ziel einer höheren Effizienz stetig voran. Sämtliche Standorte wurden analysiert, beispielsweise im Hinblick auf den Einsatz von effizienten Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen oder regenerativer Energieerzeugung. Im Werk Rastatt zum Beispiel spart eine Geothermie-Anlage seit 2010 jährlich etwa 5 Mio. kWh Energie, was einer Reduktion an CO_2-Emissionen von rund 800 t entspricht. Die Anlage nutzt das Grundwasser im Winter zur Heizung und in den Sommermonaten für die Kühlung der Rohbauhalle.

Am Standort Sindelfingen wurde das bestehende Heizkraftwerk im Oktober 2013 durch den Einbau einer neuen Gasturbine mit Abhitzekessel zu einem kombinierten Gas-Dampfturbinen-Heizkraftwerk ausgebaut – eine wegweisende Technik. Die Gasturbine erzeugt mechanische Energie, die der angeschlossene Generator in elektrische Energie umwandelt. Der Wärmeabgasstrom wird zur Erzeugung von weiterer elektrischer Energie sowie zur Dampflieferung für die am Standort benötigten Produktionsprozesse und zur Raumheizung genutzt. Außerdem wird Wärmeenergie in das Fernwärmenetz der Stadtwerke Sindelfingen eingespeist. Die neue Gasturbine hat cirka 31 MW elektrische und 48 MW thermische Leistung. Sie wird in Grundlast mit 7.500 Stunden pro Jahr betrieben.

Produkte: Elektrifizierung und intelligente Technik in allen Größen.

Ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt bei Daimler liegt auf der Effizienzsteigerung der angebotenen Fahrzeuge, beispielsweise durch die Elektrifizierung des Antriebsstrangs sowie die Entwicklung unterschiedlicher Effizienztechnologien. Vom smart fortwo

bis zum Schwerlastwagen Mercedes-Benz Actros gilt: Verbrauch und Emissionen werden kontinuierlich weiter gesenkt.

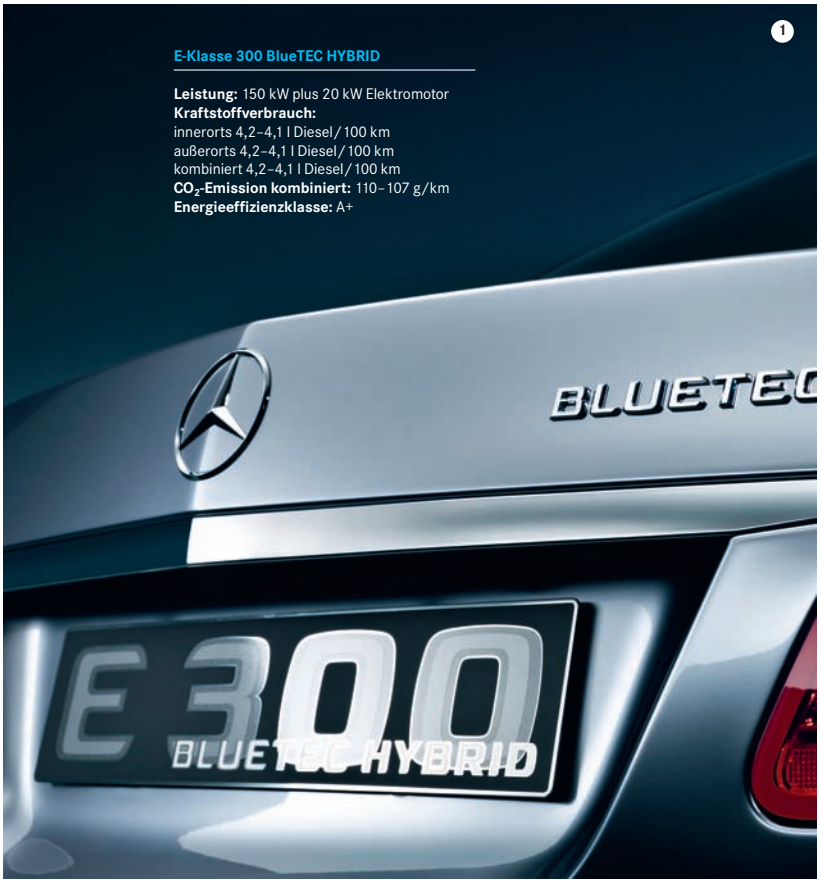
Der smart fortwo electric drive ist seit eineinhalb Jahren erhältlich und erlebt in immer mehr Ländern seine Markteinführung: Nach Europa, USA, Kanada und Japan hat der elektrisch betriebene smart nun auch China als seinen 14. Markt erschlossen. Damit ist Daimler in China der erste europäische Importeur eines lokal emissionsfreien, vollelektrischen Fahrzeugs. Im Jahr 2014 erfolgt die Markteinführung der B-Klasse Electric Drive mit lokal emissionsfreiem Fahrspaß und einem hohen Niveau in puncto Sicherheit und Komfort für bis zu fünf Personen. Die pure Faszination der E-Mobilität verkörpert derweil das Mercedes-Benz SLS AMG Coupé Electric Drive.

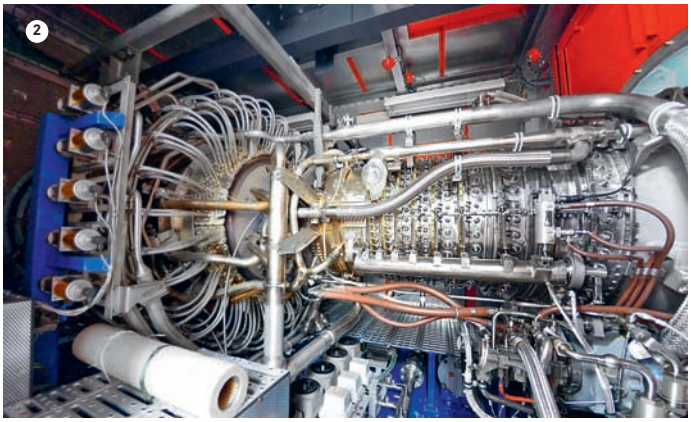
In der oberen Mittelklasse nimmt der E 300 BlueTEC HYBRID derzeit eine Spitzenstellung unter den sparsamsten Modellen ein: Er kombiniert einen Vierzylinder-Dieselmotor mit einem Elektromotor und emittiert lediglich 107 Gramm CO_2 pro Kilometer. Darüber setzt der kommende S 500 PLUG-IN HYBRID neue Maßstäbe: Mit 69 Gramm CO_2 pro Kilometer erreicht die S-Klasse einen noch vor wenigen Jahren kaum für möglich gehaltenen Emissionswert für Luxuslimousinen.

Neben den Personenwagen bietet Daimler zudem eine Palette an elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeugen, zum Beispiel den seit 2010 produzierten Vito E-CELL und den FUSO Canter E-CELL. In den USA offeriert Freightliner das Custom Chassis MT E-CELL All Electric an. Mit intelligenter Plug-in-Hybrid-Technik vergrößert der Mercedes-Benz Citaro G BlueTec Hybrid seine Reichweite im rein elektrischen Fahrbetrieb. Damit rückt die Vision vom emissionsfreien Fahren mit Stadtbussen ein weiteres Stück näher: Dank des Batteriesystems mit einer Kapazität von 27 KWh und einer Leistung von 240 kW rollt der 18 Meter lange Gelenkbus bis zu 10 Kilometer am Stück flüsterleise und abgasfrei durch die Stadt. Der Citaro FuelCELL-Hybrid, der seit 2011 in europäischen Städten emissionsfrei im öffentlichen Nahverkehr eingesetzt wird, zeigt zudem, dass sich die Brennstoffzellentechnologie auch für den Einsatz in großen Fahrzeugen eignet. Zusätzlich zu modernsten Motoren und elektrifizierten Antriebskomponenten kommen bei Nutzfahrzeugen vermehrt innovative Technologien zur Effizienzsteigerung zum Einsatz. Ein Beispiel ist das satellitengestützte Schaltprogramm Predictive Powertrain Control (PPC) für Lkw und Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra. Das System greift auf digitale Höhenprofildaten zu und vollzieht vorausschauende, automatische Gangwechsel. Durch diese Eingriffe in den Triebstrang trägt PPC zur Kraftstoffersparnis bei.

Insbesondere bei Nutzfahrzeugen für den Verteilerverkehr und bei Omnibussen kann der Dieselverbrauch auch durch den Einsatz der Hybridtechnik deutlich reduziert werden. So verbraucht der FUSO Canter Eco Hybrid rund 25 Prozent weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Diesel-Lkw, und der Freightliner M2e Hybrid benötigt im Vergleich zum herkömmlichen, dieselbetriebenen M2 106 bis zu 30 Prozent 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 Omnibus. Für seine Gesamtflotte in Europa verfolgt Daimler das Ziel, den Verbrauch der Lkw im Zeitraum von 2005 bis 2020 um durchschnittlich 20 Prozent pro Tonnenkilometer zu reduzieren. Hierfür arbeiten die Fachleute weiterhin mit Hochdruck an technologischen Innovationen.

Die Summe aller Maßnahmen zählt bei der Vermeidung von CO_2-Emisionen. Daimler betrachtet konsequent die gesamte Produktionskette und die hergestellten Produkte. Dabei wurden bereits mithilfe einer Vielzahl neuer Technologien immense Fortschritte erzielt – doch der Weg geht mithilfe des technischen Fortschritts beständig weiter.





1 **Produkte:** Effizienztechnologien für alle angebotenen Fahrzeuge, vom smart bis zum Schwerlastwagen, sind bei Daimler ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt, damit diese in ihrem Lebenszyklus möglichst geringe CO_2-Emissionen aufweisen. Dazu zählen intelligenter Leichtbau, die Elektrifizierung des Antriebsstrangs sowie neuartige Antriebstechnologien und -aggregate.

2 **Produktion:** Im Sinne möglichst geringer CO_2-Emissionen schöpft Daimler alle Potenziale aus, um die Fahrzeugherstellung in allen Werken energieeffizient zu gestalten. Dazu gehört auch eine umweltfreundliche und effektive Energieerzeugung. So arbeitet am Standort Sindelfingen seit Oktober 2013 eine neue Gasturbine, die das dortige Heizkraftwerk zu einer wegweisenden Anlage macht.

Kältemittel: die saubere und sichere Lösung im Blick.

Die Debatte um die Verwendung klimafreundlicher Kältemittel für Klimaanlagen in Automobilen stand über mehrere Monate im Fokus der Öffentlichkeit. Daimler hat sich für die aus Unternehmenssicht derzeit einzige Lösung entschieden, die höchste Anforderungen sowohl an die Sicherheit der Fahrzeuginsassen als auch an die Klimafreundlichkeit erfüllt: die Entwicklung von Klimaanlagen mit Kohlendioxid (CO_2) als Kältemittel.

Ihre Funktionsweise ist vergleichbar: Ähnlich wie Kühlschränke verfügen auch Klimaanlagen in Automobilen über einen Kältekreislauf, der die Luft im Innenraum herunterkühlt und so für angenehme Temperaturen an Bord sorgt. In einem geschlossenen System zirkuliert ein Medium, welches die Wärme nach außen transportiert: das Kältemittel. Über diese Kältemittel für Klimaanlangen in Automobilen wurde in den vergangenen Monaten intensiv debattiert. Die rechtliche Ausgangslage in Europa nach einem Beschluss der Europäischen Union (EU) ist eindeutig: Für neue Fahrzeugtypen, die nach dem 1. Januar 2011 zertifiziert wurden, dürfen Hersteller nur noch solche Kältemittel in Klimaanlagen verwenden, die weniger zum Treibhauseffekt beitragen als das bisher weltweit übliche Kältemittel R 134a. Ab dem 1. Januar 2017 müssen Klimaanlagen aller neu zugelassenen Fahrzeuge mit einem solchen klimafreundlichen Kältemittel befüllt sein.

Daraus resultiert die Vorgabe, dass R 134a durch ein anderes Kältemittel zu ersetzen ist. Daimler hatte sich deshalb gemeinsam mit allen Automobilherstellern weltweit darauf geeinigt, das Kältemittel R 1234yf einzusetzen. Denn dieses liegt mit einem „Global Warming Potential“ (GWP) von 4 deutlich unter dem gesetzlich festgeschriebenen Grenzwert von 150.

Sicherheit hat Vorrang.

Um die EU-Richtlinie vorzeitig zu erfüllen und damit auch in puncto Klimaschutz ein Zeichen zu setzen, wollte Daimler das neue Kältemittel als erster deutscher Hersteller in seinen Produkten einführen. Aufgrund der anhaltenden kritischen Berichterstattung in den Medien und der kontroversen Diskussion in der Öffentlichkeit über R 1234yf entschloss man sich bei Daimler, den sicheren Einsatz des Kältemittels in seinen Fahrzeugen durch eigene Tests nochmals unter Beweis zu stellen. Bei einer Reihe von Tests, die unter Alltagsbedingungen stattfanden und bei denen sich der Motorraum wie in realistischen Fahrsituationen aufheizt, wurde dann die potenzielle Brandgefahr beim Einsatz von R 1234yf festgestellt. So kann das Mittel sich beispielsweise entflammen, wenn es infolge eines Frontalzusammenstoßes in den aufgeheizten Motorraum austritt und dort mit heißen Bauteilen in Kontakt gerät. Zudem kann die entstehende Säure die Haut, Schleimhäute und Bindehäute der Augen verätzen. Diese im Rahmen der Testreihen aufgedeckten Sicherheitsrisiken führten letztlich zu der für das Unternehmen einzig möglichen Entscheidung, das nach diesen Tests als gefährlich einzustufende R 1234yf nicht mehr zu verwenden und stattdessen

»Verantwortungsvolles Risikomanagement hat bei Daimler einen hohen Stellenwert. Vom Fahrzeug darf keinerlei Risiko ausgehen. Deshalb haben wir uns für den Einsatz von CO_2 als Kältemittel entschieden.«

Prof. Dr. Thomas Weber, Vorstandsmitglied der Daimler AG, Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung, Co-Vorsitzender des Daimler Sustainability Board

Kohlendioxid als künftiges Kältemittel.

Kohlendioxid als Kältemittel bringt mehrere Vorteile mit: Es ist weder brennbar noch giftig – und es kühlt schnell. Jedoch muss es mit hohem Druck komprimiert werden, sodass die Klimaanlage entsprechend ausgelegt sein muss. Für künftige Fahrzeuge ist der Einsatz entsprechender Klimaanlagen vorgesehen.

S-Klasse

Leistung: 150–430 kW (je nach Modellvariante)
Kraftstoffverbrauch: innerorts 16,4–4,7 l/100 km
außerorts 8,4–4,3 l/100 km
kombiniert 11,3–4,4 l/100 km
CO_2-Emission kombiniert: 264–115 g/km
Energieeffizienzklasse: F–A+

auf die Entwicklung und schnellstmögliche Serieneinführung einer klimafreundlichen und für Fahrzeuginsassen ungefährlichen Kühlung durch CO_2-Klimaanalgen zu setzen, obwohl die Klimaanlagen der neuen A-Klasse, B-Klasse, CLA- und SL-Klasse bereits für dessen Einsatz vorbereitet waren.

Denn eine Verwendung von Kohlendioxid (CO_2) als Kältemittel bringt – neben seinem niedrigen GWP von 1 – viele Vorteile mit sich: CO_2 ist weder brennbar noch hochgiftig – und es kühlt schnell. Jedoch muss es mit einem hohen Druck komprimiert werden, was für den Einsatz in Pkw einigen Entwicklungsaufwand bedeutet. Bestehende Klimaanlagen würden dem hohen Druck nicht standhalten, daher können sie nicht einfach mit CO_2 befüllt werden. Stattdessen müssen eigene und komplett neue Systeme entwickelt werden.

Bis zu einer Serieneinführung der neuen Technik verwendet Daimler für seine Fahrzeuge deshalb zwischenzeitlich wieder das sicherheitstechnisch unbedenklichere Kältemittel R134a – so, wie der Großteil aller anderen Automobilhersteller auch. Laut einer EU-Richtlinie ist dies je nach Zeitpunkt und Art der Typzulassung bis Ende 2016 erlaubt. Alle Modelle der Marken Mercedes-Benz und smart verfügen über eine entsprechende europaweit gültige Typgenehmigung.

Verantwortungsbewusstes Risikomanagement.

Wer im Wirtschaftsleben Verantwortung übernimmt, bringt die Bereitschaft mit sich, Risiken einzuschätzen und seine Handlungen daran auszurichten, auch wenn dies vorübergehend zu Schwierigkeiten führt. Ein funktionierendes Risikomanagementsystem, das der Sicherheit und dem Gesundheits- sowie Lebensschutz von Fahrzeuginsassen und Rettungskräften Priorität einräumt, zahlt sich letztlich für alle aus. Die Kältemitteldebatte zeigt beispielhaft, welch hohen Stellenwert ein verantwortungsbewusster Umgang mit Risiken bei Daimler hat. Wegen der Sicherheitsbedenken entschied sich das Unternehmen dafür, zukünftig auf CO_2 als Kältemittel zu setzen und die Entwicklung dafür zügig voranzutreiben, um es so schnell wie möglich zum Einsatz zu bringen – im Sinne eines effektiven Beitrags zur Verbesserung des Klimaschutzes und einer hohen Sicherheit für die Kunden und Fahrzeuginsassen.

Werkverträge dienen einer intelligenten Arbeitsteilung und ermöglichen die Nutzung speziellen Know-hows.
Daimler setzt mit seinen Standards für Werkverträge einen Maßstab für die gesamte Industrie.

Werkverträge: faire Bedingungen schaffen.

Werkverträge sind für Konzerne ein unverzichtbares Werkzeug des unternehmerischen Handelns.

Nachdem die gängige Praxis in die Kritik geraten war, hat Daimler im Herbst 2013 umgehend die Werkverträge auf dem Betriebsgelände überprüft und dabei zugleich Standards für die Vergabe von diesen festgelegt, die über bestehende gesetzliche Regelungen hinausgehen.

Werkverträge sind wichtige Instrumente für Unternehmen, um in ihrem wirtschaftlichen Handeln flexibel bleiben zu können. In Werkverträgen wird die Erbringung einer genau definierten Leistung (dem Werk) gegen eine feste Vergütung (den Werklohn) geregelt. Nachdem die gängige Praxis in die Kritik geraten war, hat Daimler im Herbst 2013 umgehend neue Standards für die Vergabe und Ausführung von Werk- und Dienstverträgen beschlossen, um für alle Partner faire Bedingungen bei der Erfüllung solcher Verträge zu sichern. Diese betreffen insbesondere die Arbeitsbedingungen und die Vergütung der von den Vertragsunternehmen eingesetzten Arbeitnehmer. Ein wichtiges Kriterium: Nur wer diese Standards zukünftig erfüllt, kann mit der Ausführung eines Werk- und Dienstvertrags auf dem Betriebsgelände beauftragt werden.

Über die gesetzlich vorgeschriebenen Regelungen gehen die Daimler-Standards deutlich hinaus. „Mit diesen Grundsätzen übernehmen wir eine Vorreiterrolle in der Wirtschaft“, sagt dazu Wilfried Porth, Vorstandsmitglied der Daimler AG, Personalvorstand und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans. Die Standards betreffen sowohl die Vergabe als auch die Ausführung von Werk- und Dienstverträgen. Durch die transparente und faire Gestaltung stellt Daimler sicher, dass der Konzern diese Instrumente weiterhin wettbewerbsfähig nutzen kann.

Mittels Werkverträgen sichert sich das Automobilunternehmen Leistungen, die von den Spezialisten des jeweiligen Auftragnehmers besser und effizienter ausgeführt werden können als durch den Konzern selbst. Die Bandbreite dieser Dienste ist sehr groß und kann beispielsweise von Gebäudeservices und dem Betrieb der Werkskantinen über die spezialisierte Logistik bis hin zu sehr komplexen Leistungen in Bereichen wie Entwicklung, Computertechnik (IT) und Beratung reichen.

Daimler setzt mit seinen Standards einen Maßstab für die gesamte Industrie. Denn Werkverträge spielen nicht nur in der Automobilbranche eine wichtige Rolle: Um ihren wirtschaftlichen Erfolg und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit in einer zunehmend komplexer werdenden Welt abzusichern, spezialisieren sich Unternehmen aus verschiedenen Industriesektoren immer

stärker auf ihre Kerngeschäfte und nutzen ihre zentralen Kompetenzen so am effizientesten. Im Umkehrschluss bedeutet diese Entwicklung, dass außerhalb des zentralen Geschäftsfeldes liegende Leistungen auch durch andere Unternehmen erbracht werden. Ein Instrument, solche Leistungen an externe Partner zu vergeben, sind Werkverträge.

Für eigentlich alle Industriezweige und damit für den Erfolg des Wirtschaftsstandorts Deutschland sind Werkverträge mittlerweile zu einem wichtigen Instrument der Flexibilisierung geworden. Erst im Oktober 2013 hat beispielsweise der Arbeitgeberverband Südwestmetall betont, wie notwendig diese Verträge für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands sind.

Die Kritik, dass durch Werkverträge Arbeitsplätze weg vom Auftraggeber und hin zu Dienstleistern verlagert werden, trifft auf Daimler nicht zu. Der Stuttgarter Automobilkonzern hat die höchste Fertigungs- und Dienstleistungstiefe der Branche in Deutschland und beschäftigt an den Standorten im Land insgesamt 167.000 direkt angestellte Mitarbeiter in Produktion, Entwicklung, Forschung und Verwaltung.

Standards für Klarheit und Transparenz.

Auch was Arbeitsbedingungen und Entlohnung angeht, setzt sich Daimler für faire Bedingungen ein. Hier sollen die neuen Standards nun mehr Transparenz schaffen. Unter anderem müssen Werk- und Dienstvertragsunternehmen auf dem Betriebsgelände – sofern sie nicht ohnehin tarifgebunden sind oder Tarifverträge anwenden – mindestens die Einstiegsvergütung des jeweiligen regionalen Branchentarifvertrags zahlen. Vor der Vergabe eines Werkvertrags wird beispielsweise geprüft, ob die Entlohnung über ein anforderungsgerechtes Vergütungssystem erfolgt und ob die im Rahmen des Werkvertrags eingesetzten Zeitarbeitnehmer Branchenzuschläge der M+E-Industrie erhalten. Diese Rahmenbedingungen müssen auch Subunternehmen erfüllen, die von den Werk- oder Dienstvertragsunternehmen beauftragt werden.

Breit angelegte soziale Grundsätze.

Aber die Daimler-Standards betreffen nicht allein Transparenz hinsichtlich der Vergütung. Werkverträge auf dem Daimler-Betriebsgelände werden beispielsweise nur an die Unternehmen vergeben, die auch für den Arbeits- und Gesundheitsschutz oder die angemessene Unterbringung ihrer Mitarbeiter sorgen. Dass der Beschluss sozialer Grundsätze für Werkvertragsunternehmen durch das Unternehmen nicht auf das Thema Entlohnung reduziert wird, ist für Daimler-Personalvorstand Porth ausgesprochen wichtig: „Wenn wir Werkverträge abschließen, geht es uns doch auch nicht ausschließlich um die Lohnkosten“, betont er, „sondern in erster Linie um eine intelligente Arbeitsteilung und die Nutzung speziellen Know-hows unserer Partner.“

Die Formulierung neuer Standards für den Umgang mit Werk- und Dienstverträgen gehört zur breiten gesellschaftlichen Diskussion zum Thema Arbeitsverhältnisse und Arbeitsplatzsicherheit. Die neu geschaffenen sozialen Grundsätze entwickeln bestehende Einkaufsbedingungen für Werkvertragsunternehmen weiter und erweitern diese. Damit steht der jüngste Schritt des Automobilkonzerns zur rechtlichen und vertraglichen Regelung von Werkverträgen in einer seit Jahrzehnten erfolgreichen Tradition, das Arbeitsleben für alle Beteiligten fair und menschlich zu gestalten.

Damit die neuen sozialen Grundsätze auch nachhaltig wirken, wird Daimler ihre Einhaltung konsequent überwachen. Daimler prüft deshalb nicht nur bei der Zulassung zu einer Ausschreibung, ob die sich bewerbenden Unternehmen die Standards erfüllen. Vielmehr wird es auch regelmäßige Überprüfungen durch Experten des Konzerns geben, die ein eigenes Audit-Team bilden. So stellt das Unternehmen sicher, dass die Vertragsunternehmen fair mit ihren Mitarbeitern umgehen. „Wir lehnen jeden Missbrauch ab und werden Prozessschwächen nachhaltig abstellen. Ich bedauere, dass über die neuen sozialen Grundsätze kein Einvernehmen mit dem Gesamtbetriebsrat erzielt werden konnte", sagt Wilfried Porth dazu.

Werk- und Dienstverträge: rechtliche Grundlagen.

Werk- und Dienstverträge sind seit Jahrzehnten ein wichtiges Instrument, um die **industrielle Arbeitsteilung** zu regeln. Ihre rechtliche Grundlage sind die Paragraphen 631 bis 651 des in Deutschland gültigen Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB). Dienstverträge basieren dagegen auf den Paragraphen 611 bis 630 BGB. In einem Werkvertrag legen Auftraggeber und Auftragnehmer die Herstellung eines genau bezeichneten Werkes zu einem festgelegten Werklohn fest.

Geregelt wird von einem Werkvertrag also nicht, welcher Arbeitnehmer wann eine bestimmte Arbeitsleistung erbringt, sondern nur die **zeitgerechte und dem vereinbarten Umfang entsprechende Erfüllung des vereinbarten Werkes.** Dieses Werk kann sehr unterschiedliche Formen haben. So kann es etwa aus der Entwicklung oder Konstruktion eines Motorbauteils bestehen.

Beispiele für Dienstverträge sind die gastronomische Versorgung der Belegschaft, die Reinigung von Gebäudeflächen, die Ausführung eines Beratungsprozesses oder die Sicherstellung der Betriebsfähigkeit einer IT-Anlage.

Nach dem BGB werden Werkverträge für eine **einmalige Leistung** mit genauer Definition des Werks und seines Ablieferungszeitpunktes abgeschlossen. Vergütet wird die Erfüllung des Vertrags in der Regel durch Stücklohn oder Pauschalen.

Mobilitätskonzepte: bereicherte Lebensqualität.

Die Daimler AG versteht sich als vielseitiger Mobilitätsanbieter. Innovative Mobilitätsdienste gehören zum Angebot. Zu Beginn des Jahres 2013 wurde ein weiterer wichtiger Schritt unternommen: die Gründung der Daimler Mobility Services GmbH (ab April 2014 moovel GmbH), eine hundertprozentige Tochter der Daimler Financial Services AG. Sie unterstreicht den Anspruch, die erste Adresse für innovative Mobilitätsdienstleistungen zu sein.

Interview mit Robert Henrich, Geschäftsführer der moovel GmbH

Welche Motivation steht hinter der moovel GmbH?
Wir wollen Mobilität radikal vereinfachen – und so die Lebensqualität der Menschen erhöhen. Bereits 2007 haben wir uns bei Daimler Business Innovation die Voraussetzungen genau angesehen, unter denen Mobilität in Zukunft angeboten und nachgefragt wird. Drei große gesellschaftliche Trends lauteten damals: globale Urbanisierung, „Always on" im Alltag sowie „Access trumps ownership", wonach der Zugang zu Gütern wichtiger als deren Besitz werden wird. Unter diesen Voraussetzungen haben wir zunächst car2go entwickelt - als ein Projekt für die Mobilität der Zukunft. Insbesondere in Großstädten wollen heutzutage immer mehr Kunden flexibel mobil sein – und wir bieten ihnen die Möglichkeit dazu.

Was führte neben den positiven Erfahrungen während der frühen Pilotphase in Ulm zum Durchbruch des innovativen Geschäftsmodells von car2go?
Die zunehmende Verbreitung von Smartphones, wie wir sie seit 2007 beobachten können, hat uns enorm geholfen. Denn tatsächliche Flexibilität erleben die Nutzer insbesondere dann, wenn sie die Mietvorgänge von unterwegs aus tätigen können. Der von uns entwickelte „Free Floating"-Ansatz bei car2go funktioniert reibungslos.

Mobiltät als Motivation – Robert Henrich, 45, ist seit Januar 2013 Geschäftsführer der moovel GmbH. Davor war der diplomierte Sozialwirt Abteilungsleiter in dem Bereich „Business Innovation" der Daimler AG. Dort war er maßgeblich an der Entwicklung des urbanen Mobilitätskonzepts car2go beteiligt und seit Anfang 2010 Geschäftsführer der Daimler-Tochter car2go GmbH mit Sitz in Ulm.

Inzwischen gibt es car2go auf der ganzen Welt in 25 Städten. Was gibt es für Neuigkeiten von ihrem Zugpferd, dem Geschäftsmodell mit den vollflexiblen Einwegmieten?
Im Jahr 2013 neu hinzugekommen sind die Standorte Minneapolis, Columbus, Montreal, München und Mailand. Bemerkenswert in Mailand ist das höhere Durchschnittsalter der car2go Kunden: Während es an den anderen Standorten bei etwa 30 Jahren liegt, sind die bei car2go angemeldeten Mailänder im Schnitt 38 Jahre alt. Wer bei der Eröffnungsveranstaltung in der italienischen Metropole dabei war, wird mir zustimmen: Diese Stadt hat auf car2go gewartet.

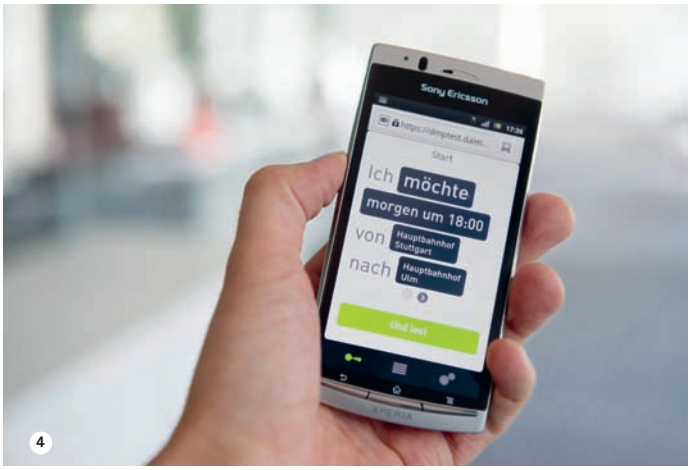
Eine Mobilitätsplattform, die Hand in Hand mit car2go und anderen Mobilitätsanbietern arbeitet, ist moovel. Wie entwickelt sich der Dienst weiter?
Nach dem Start in Stuttgart Mitte 2012 gibt es moovel inzwischen auch in Berlin, München, im Großraum Nürnberg sowie in der Metropolregion Rhein-Ruhr. Überall bildet dabei der öffentliche Personennahverkehr das Rückgrat von moovel. Die Mobilitätsplattform moovel bündelt die Angebote unterschiedlicher Mobilitätsanbieter für den optimalen Weg von A nach B. Mit moovel können sich Nutzer in einer Stadt über die beste Verbindung informieren und die Angebote von ÖPNV, car2go, Taxi, Mitfahrgelegenheit und Fahrradverleih in puncto Zeitaufwand und Kosten miteinander vergleichen. Im nächsten Schritt werden wir moovel flächendeckend ausbauen, mehr Mobilitätsdienste integrieren und in vielen Städten anbieten.

Ab wann zeigt moovel nicht nur alternative Verkehrsmittel für den Weg von A nach B an, sondern kombiniert sie auf der gewünschten Strecke?
Intermodales Routing – an diesem Thema arbeiten wir intensiv. Intelligent verknüpfte Wegeketten gehören bei moovel künftig zum Standard. Ein Beispiel: Die drei Kilometer bis zum passenden Bahnhof fährt man mit einem car2go, dann geht es mit der S-Bahn quer durch die Stadt – und an der Zielhaltestelle steht das Mietfahrrad bereit für die letzten Meter zum Ziel. Vor Fahrtantritt zeigt moovel die besten Verbindungen und Kombinationen. Die Bezahlung der verschiedenen genutzten Verkehrsmittel über moovel ist bald möglich.

1

2

3



4

Welche weiteren Dienste hat die moovel GmbH in der Schublade?

Eine ganze Menge! Im November 2013 sind wir mit Park2gether an den Start gegangen. Damit greifen wir ein Thema auf, das alle Autofahrer im städtischen Umfeld bestens kennen: das Suchen von Parkplätzen. Mit der Park2gether App ermöglichen wir das sogenannte „Peer-to-Peer-Parking“. Hier können Nutzer ungenutzte Privatparkplätze über eine Smartphone-basierte Plattform Parkplatzsuchenden anbieten. Die Idee von Park2gether ist es, das Parken im urbanen Raum signifikant zu vereinfachen und zu verbessern. Damit lässt sich viel Zeit sparen – und ganz nebenbei wird bei der Parkplatzsuche signifikant weniger CO_2 ausgestoßen.

Welche weiteren Beiträge leisten Ihre Projekte in Sachen Nachhaltigkeit?

Ein kleines Beispiel mit großer Wirkung ist unser „Eco Score“: Während der Fahrt wird den car2go Nutzern angezeigt, wie umweltverträglich ihre Fahrweise ist. Seit wir diese Funktion eingeführt haben, ist der Durchschnittsverbrauch der Mietfahrzeuge um bis zu einen Liter pro einhundert Kilometer gesunken. Die Bereitschaft unserer Kunden, ressourcenschonend zu fahren, ist groß. Aus unserer Sicht entlasten wir mit car2go den Verkehr in den Innenstädten. Die konkreten Effekte werden aktuell vom Ökoinstitut und dem Institut für sozial-ökonomische Forschung (ISOE) wissenschaftlich untersucht. Erste Ergebnisse erwarten wir im Laufe des Jahres 2014.

---

www.car2go.com
www.moovel.com
www.park2gether.com

1 **car2go:** Der Pionier im Bereich „Free-Floating“-Carsharing. 2008 in Ulm gestartet, ist car2go inzwischen weltweit in 25 Städten verfügbar, weitere Standorte werden 2014 folgen.

2 **Park2gether:** „Erfinden Sie mit uns das Parken neu“ – mit Park2gether wollen wir das Parken im urbanen Raum signifikant verbessern.

3 **moovel GmbH:** Mit unseren innovativen Dienstleistungen, Beteiligungen und Kooperationen wollen wir Mobilität vereinfachen und weiterentwickeln.

4 **moovel:** Der optimale Weg von A nach B – die Mobilitätsplattform moovel zeigt Nutzern die besten Verbindungen und vergleicht unterschiedliche Angebote in Puncto Zeitaufwand und Kosten.

Mobilität.

Die Mobilitätsmöglichkeiten im urbanen Umfeld sind zahlreich: Menschen bewegen sich zu Fuß, per Fahrrad, im eigenen Auto, mit dem öffentlichen Nahverkehr, dem Taxi oder mit Carsharing-Angeboten von A nach B. Die unterschiedlichen Verkehrsmittel intelligent miteinander zu vernetzen (Fachbegriff: „intermodales Routing“), das zählt zu den großen Herausforderungen der Gegenwart.

Daimler hat ein vielseitiges Angebot. Die Mobilitätsplattform **moovel** ermöglicht eine innovative Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Die Smartphone-App bündelt die Angebote diverser Mobilitätsanbieter, darunter auch die von **car2go** nach dem „Free Floating“-Prinzip bereitgestellten smart fortwo. Weitere Mobilitätskonzepte von Daimler reichen weit über den Nutzen eines klassischen Automobils hinaus. Das Angebot umfasst zum Beispiel für den Individualverkehr **car2go, Park2gether** oder auch die App **myTaxi.**

Weltpremiere auf der IAA 2013 in Frankfurt/Main:
Der S 500 INTELLIGENT DRIVE fuhr autonom auf die Bühne.

Autonomes Fahren: die Zukunft des Automobils.

Sicherheit und Effizienz im Straßenverkehr haben für Daimler höchste Priorität. Autonome Fahrfunktionen haben das Potenzial, die Zukunft der Mobilität äußerst sicher und nachhaltig zu gestalten. Mit dem Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE hat Daimler erneut seine Innovationskraft in Sachen autonomes Fahren unter Beweis gestellt.

Der Auftritt von Dieter Zetsche, Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars, sorgte für ein Glanzlicht auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September 2013 in Frankfurt/Main: Im Fond einer modifizierten S-Klasse S 500 INTELLIGENT DRIVE kam Dieter Zetsche auf die Bühne gefahren. Die Limousine hatte ihren Weg vor den Augen des erstaunten Publikums autonom und damit ohne menschliches Zutun gefunden. Nur wenige Wochen zuvor hatte das Forschungsfahrzeug auf der historischen Strecke von Mannheim nach Pforzheim, die Bertha Benz mit ihren Söhnen vor 125 Jahren zurückgelegt hatte, den Beweis erbracht, dass autonomes Fahren auch im Stadt- und Überlandverkehr des 21. Jahrhunderts möglich ist.

Die Vorteile zukünftiger autonomer Fahrzeuge sind klar umrissen. Computergestützte Systeme ermüden nicht, können das Fahrzeugumfeld in einem 360-Grad-Winkel erfassen und auf mögliche Gefahrensituationen weitaus schneller und präziser reagieren als der Mensch, wodurch sich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen lässt. Eine wesentliche Triebfeder für Daimler: Das Unternehmen hat mit der „Vision des unfallfreien Fahrens“ die Sicherheit im Straßenverkehr als zentrales Unternehmensziel formuliert.

Sicherer und energieeffizienter Straßenverkehr.

Autonome Fahrzeuge könnten hohe Kraftstoffersparnisse erzielen, beispielsweise indem sie in perfekt abgestimmten Kolonnen oder äußerst vorausschauend fahren. Entsprechend zur Kraftstoffersparnis werden die Schadstoffemissionen autonomer Fahrzeugmodelle sinken, wovon wiederum die Umwelt profitiert.

Große Potenziale in Sachen Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Effizienz bietet das autonome Fahren auch in der Logistik und dem Transportgewerbe. Und Mobilitätskonzepte wie car2go, die ihren Kunden die spontane Anmietung von Fahrzeugen anbieten, könnten durch autonome Fahrfunktionen noch flexibler und nachhaltiger gestaltet werden.

Die unmittelbarsten Auswirkungen des autonomen Fahrens betreffen den Komfort. Monotone Fahraufgaben können per Knopfdruck einfach an den Bordcomputer delegiert werden. Ein starkes Argument für die Weiterentwicklung autonomer Fahrfunktionen ist die Erweiterung der Mobilitätsoptionen für behinderte und ältere Menschen, die etwa aufgrund körperlicher Einschränkungen selbst kein Fahrzeug lenken können. Die Entwicklung aller autonomen Systeme bei Mercedes-Benz zielt auch deshalb auf die möglichst umfassende Unterstützung und Entlastung des Fahrers ab. Daimler plant daher die stufenweise Einführung autonomer Fahrsysteme, zum einen durch die Erweiterung bereits erhältlicher Fahrassistenzsysteme und zum anderen durch völlig neuartige (teil-)autonome Fahrfunktionen.

Das Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE.

Die Modifikationen des Forschungsfahrzeugs S 500 INTELLIGENT DRIVE gegenüber der Serienversion der S-Klasse bauen auf Sensortechnologien zur Erfassung der Fahrzeugumgebung auf, die bereits jeden Tag auf den Straßen zum Einsatz kommen. Dazu zählen etwa Stereokameras sowie Nah- und Fernbereichsradare; Technologien, die bereits voll alltagstauglich und bezahlbar sind und damit einen Transfer weiterer autonomer Fahrfunktionen in zukünftige Serienmodelle erleichtern. Die seriennahe Sensortechnologie wurde verknüpft mit einer hochdetaillierten 3-D-Karte der Fahrstrecke sowie intelligenten Algorithmen zur Berechnung aller autonomen Fahrmanöver.

So ausgestattet legte das Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE eine Strecke zurück, die wie keine andere für automobilen Pioniergeist steht: Auf der Route von Mannheim nach Pforzheim hatte Bertha Benz im Patent-Motorwagen ihres Ehemanns Carl im August 1888 die erste automobile Fernfahrt der Geschichte gewagt und so den Weg für die weltweite Erfolgsgeschichte des Automobils bereitet. Ständig überwacht von speziell geschulten Sicherheitsfahrern, die in kritischen Situationen jederzeit eingreifen konnten, bewältigte das Forschungsfahrzeug im August 2013 exakt 125 Jahre später die annähernd gleiche Route autonom und navigierte dabei über 53 Kilometer auf der Landstraße, 50 Kilometer im Stadtverkehr sowie durch insgesamt 18 Kreisverkehre.

Von einer Serienreife ist dieses System noch entfernt. Der nächste Schritt wird das stufenweise Erweitern intelligenter Assistenzsysteme sein, die zunehmend autonom Fahraufgaben übernehmen – etwa auf Autobahnen –, an deren Ende die Vision des vollautonomen Fahrens steht.

Für das autonome Fahren wird eine Vielzahl von Daten genutzt, etwa für die notwendige sehr genaue Lokalisierung des Fahrzeugs, um exakte Fahranweisungen zu generieren. Daimler folgt bei der Verwendung gültigen Datenschutzbestimmungen und ist bereit, diese gegebenenfalls fortzuentwickeln, um die Privatsphäre der Kunden zu schützen. Zur Gewährleistung der Datensicherheit sind technische und organisatorische Maßnahmen implementiert.

Eine wichtige Basistechnologie zur Erweiterung autonomer Fahrfunktionen ist die Erfassung des weiter entfernten Fahrzeugumfelds mithilfe der sogenannten Car-to-X-Kommunikation (C2X). Sie ermöglicht den Informationsaustausch von Fahrzeugen untereinander sowie mit der Infrastruktur und damit den vorausschauenden Blick „um die Ecke“. C2X-Systeme können einen Beitrag zu einem effizienteren und umweltschonenderen Verkehr leisten, indem sie helfen, Verkehrsflüsse zu optimieren. Daimler hat die Potenziale von C2X früh erkannt und ist seit Jahrzehnten treibende Kraft in Forschung und Entwicklung dieser Technologie für den Einsatz in Serienfahrzeugen.

Akzeptanzstudie zum autonomen Fahren.

In einer Studie untersuchten Daimler-Forscher die Einstellungen einer repräsentativen Gruppe von rund 100 Autofahrerinnen und Autofahrern zu autonomen Fahrsystemen. Dabei konnten die Probanden im Fahrsimulator eigene Erfahrungen mit einem selbstfahrenden Mercedes-Benz sammeln. Da ein entsprechendes Fahrzeug erst in einigen Jahren auf den Markt kommen wird, versetzten die Forscher die Teilnehmer mithilfe verschiedener Medien zuvor gedanklich in die zu erwartende Welt des Jahres 2020.

Mercedes-Benz INTELLIGENT DRIVE.

- Unter dem Begriff INTELLIGENT DRIVE fasst Mercedes-Benz alle Assistenzsysteme zusammen, die den Verkehr sicherer und komfortabler machen und bereits in Serienfahrzeugen erhältlich sind. Dazu gehören der Aktive Spurhalte-Assistent und die PRE-SAFE® Bremse mit Fußgänger-Erkennung.
- Die autonome Langstreckenfahrt durch Stadt- und Überlandverkehr mit dem S 500 INTELLIGENT DRIVE ist ein aktueller sichtbarer Ausdruck des konsequenten Zukunftsdenkens bei Daimler für die Vernetzung von Fahrzeugen.
- Erfolgreich erprobt wurde bereits der Mercedes-Benz Autobahnpilot, der auf Wunsch sämtliche Fahraufgaben auf der Autobahn übernehmen kann.

Als zentrales Ergebnis trat eine hohe Akzeptanz der Teilnehmer für die autonomen Systeme hervor. Insbesondere nach Abschluss der Testfahrten im Fahrsimulator zeigten sich mehr als 80 Prozent überzeugt von den neuen Funktionen. Die Ergebnisse zeigen, dass Daimler mit der konsequenten Weiterentwicklung autonomer Fahrfunktionen auf dem richtigen Weg in die Zukunft ist und damit auch bei potenziellen Kunden hohe Zustimmung findet.

Die Auswirkungen, die autonomes Fahren auf die gesamte Gesellschaft haben wird, untersucht das interdisziplinäre Forschungsprojekt „Villa Ladenburg“, das mit 2 Mio. Euro von der Daimler und Benz Stiftung gefördert wird. Dabei stehen soziale und psychologische Fragestellungen ebenso im Fokus der Untersuchung wie wirtschaftliche und rechtliche Aspekte. Der Abschlussbericht wird Ende 2014 vorgelegt und auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Sicher ist: Die Gesetzeslage wird sich überall dort anpassen müssen, wo sich autonome Fahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit auf öffentlichen Straßen bewegen sollen. Bislang ist etwa in Deutschland automatisch gelenktes Fahren nur bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h erlaubt. In einigen US-amerikanischen Bundesstaaten dürfen autonome Fahrzeuge zu Testzwecken auch mit höherer Geschwindigkeit unterwegs sein, solange ein menschlicher Fahrer mit an Bord ist. Fragen der Haftung im Straßenverkehr werden ebenfalls neu thematisiert werden müssen.

http://technicity.daimler.com

Integritätsbeirat: Kritischer Blick von außen.

Integrität nachhaltig in der Unternehmenskultur zu verankern ist erklärtes Ziel bei Daimler. Mit der Schaffung des Vorstandsressorts Integrität und Recht sind zahlreiche Initiativen umgesetzt worden, die diesen Unternehmenswert fördern. Aber nicht nur eigene Maßnahmen, auch die Sichtweise von außen ist für den Konzern wichtig.

G4-26

Das Unternehmen hat auch 2013 seine internen Integritätsdialoge fortgesetzt, um mit den Beschäftigten im kontinuierlichen Austausch zu geschäftsethischen Fragestellungen und Anforderungen zu bleiben. Als global agierendes Unternehmen und Mitglied des UN Global Compact der Vereinten Nationen stellt sich der Konzern darüber hinaus seiner gesamtgesellschaftlichen Verantwortung und befasst sich intensiv mit den Belangen und Forderungen aller Stakeholder. Wertvolle Unterstützung liefert dabei der regelmäßige Austausch mit externen Interessengruppen und Experten, zum Beispiel beim alljährlich stattfindenden „Daimler Sustainability Dialogue“.

Interne Maßnahmen zur Förderung von Integrität: S. 16
„Daimler Sustainability Dialogue“: S. 15

Weiterer sehr wichtiger Impulsgeber für das Unternehmen ist der auf Initiative von Dr. Christine Hohmann-Dennhardt, Vorstand für Integrität und Recht, seit September 2012 konstituierte Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Ihm gehören zehn vom Konzern unabhängige, lediglich auf Basis einer Aufwandsentschädigung mitarbeitende namhafte Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik, Journalistik und Nichtregierungsorganisationen an, die mit ihrem jeweiligen professionellen Hintergrund über einen großen Erfahrungsschatz in Fragen ethischen Verhaltens verfügen. „Daimler liegt daran, beim integren und verantwortungsvollen Unternehmenshandeln ebenso das Beste zu geben wie bei unseren Fahrzeugen. Wir haben auf diesem Feld inzwischen schon einen sehr beachtenswerten Standard erreicht und wollen ihn weiter steigern. Äußerst hilfreich ist dabei, mit kompetenten externen Ratgebern wie unseren Beiratsmitgliedern in regem, regelmäßigem Austausch zu stehen und von ihrer Erfahrung, ihren durchaus auch kritischen Anmerkungen wie ihren Anregungen zu profitieren“, so begründet Dr. Christine Hohmann-Dennhardt die Etablierung dieses Gremiums.

G4-27

Die Beiratsmitglieder erhalten vom Unternehmen regelmäßig Informationen über die Arbeitsfortschritte und Projekte in Sachen Integrität bei Daimler sowie zu sonstigen aktuellen Themen, die den Konzern betreffen. So standen im vergangenen Jahr unter anderem auch das Thema Kältemittel, die Diskussion über den Einsatz von Werkverträgen und die Umsetzung von Compliance bei der Formel 1 auf der Agenda der turnusmäßigen, dreimal im Jahr stattfindenden Beiratstreffen. Bei diesen Treffen tauschen sich die Beiratsmitglieder über die anstehenden oder von ihnen auf die Tagesordnung gesetzten Themen sowohl untereinander als auch mit Mitgliedern des Vorstands aus, vornehmlich mit Dr. Hohmann-Dennhardt, des Öfteren auch mit dem Vorstandsvorsitzenden Dieter Zetsche. „Der gemeinsame Dialog ist, so hat sich schon jetzt erwiesen, eine Bereicherung für beide Seiten: Das Unternehmen erhält von erfahrenen unabhängigen Experten wertvolle Hinweise und Anstöße für seine Integritätsarbeit, die Beiratsmitglieder gewinnen Einblicke in die Unternehmenspraxis, die wiederum ihre Kenntnisse erweitern“, so Dr. Christine Hohmann-Dennhardt.

Auf Wunsch des Aufsichtsrats der Daimler AG hat der Beirat erstmals für das Geschäftsjahr 2013 eine bewertende Stellungnahme zu den Integritäts- und Nachhaltigkeitsaktivitäten des Konzerns abgegeben, die dem Aufsichtsrat als ein Anhaltspunkt für seine Bewertung der Vorstandstätigkeit dienen soll. Diese Aufgabe soll fortgesetzt und vertieft werden.

»Integrität verlangt weit mehr als das Einhalten vorgegebener Regeln: Das persönliche Handeln mit den eigenen Wertvorstellungen in Übereinstimmung zu bringen weist als Zielsetzung über den Arbeitsplatz hinaus. Compliance kann daher nur den Rahmen vorgeben, entscheidend wird die Begeisterung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für eine neue Unternehmenskultur sein. Die Daimler AG betritt mit dem Integritätsbeirat Neuland – diesen spannenden Prozess zu begleiten macht für mich den Reiz der Mitarbeit im Beirat aus.«

Beiratsmitglied Sylvia Schenk, Rechtsanwältin in Frankfurt, früher Vorsitzende von Transparency Deutschland und Deutsche Olympische Akademie

»Ich halte die Einrichtung eines solchen Beirats durch Wirtschaftsunternehmen grundsätzlich für sinnvoll. Dabei kann ich als Ethiker einerseits Hilfe geben, ethische Standards in der ökonomischen Praxis zu implementieren, andererseits lerne ich im Beirat viel aus der Praxis in Unternehmen.«

Beiratsmitglied Professor Dr. phil. Julian Nida-Rümelin,
Professor für Philosophie an der Ludwig-Maximilians-Universität München

Mitglieder des Beirats für Integrität und Unternehmensverantwortung der Daimler AG und Dr. Christine Hohmann-Dennhardt (v. l.):

- **Professor Dr. Michael Kittner,** früher Professor für Wirtschafts-, Arbeits- und Sozialrecht an der Universität Kassel und Justiziar der IG Metall
- **Sylvia Schenk,** Rechtsanwältin in Frankfurt, früher Vorsitzende von Transparency Deutschland und Deutsche Olympische Akademie
- **Professor Dr.-Ing. Helmut Holzapfel,** Leiter des Fachgebiets für integrierte Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung der Universität Kassel
- **Dipl.-Volkswirtin Renate Hornung-Draus,** Geschäftsführerin Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA), Leiterin der Abteilung Europäische Union und Internationale Sozialpolitik
- **Professor Dr. iur. Kai Bussmann,** Leiter des Economy & Crime Research Centers, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
- **Dr. Christine Hohmann-Dennhardt,** Vorstandsmitglied der Daimler AG, Integrität und Recht, Co-Vorsitzende des Daimler Sustainability Board
- **Pierre Sané,** Vorstandsmitglied des UN Global Compact
- **Louis Freeh,** ehemaliger FBI-Direktor und US-Bundesrichter, Compliance-Monitor bei Daimler von 2010 bis 2013
- **Prof. Dr. rer. nat. Ernst Ulrich v. Weizsäcker,** Umweltwissenschaftler, Klimaexperte und Mitglied des Bundestages a. D

- Nicht im Bild: **Stefan Aust,** Journalist, Publizist und Autor (am 31.1.14 aufgrund seiner neuen Funktion als Herausgeber der „Welt“ aus dem Beirat ausgeschieden).
- Nicht im Bild: **Professor Dr. phil. Julian Nida-Rümelin,** Professor für Philosophie an der Ludwig-Maximilians-Universität München

»Der Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung ist unabhängig und hat die wichtige Aufgabe, die Daimler AG zu beraten hinsichtlich 1.) des Stands der Compliance- und Integritätsaktivitäten und zwar aus einer externen Expertenperspektive; 2.) des gegenwärtigen regulatorischen, rechtlichen und reputativen Umfelds für alle Risiken, die die weltweite Geschäftstätigkeit des Unternehmens betreffen; und 3.) möglicher Empfehlungen zur weiteren Stärkung der Maßnahmen des Unternehmens in den Bereichen Recht und Integrität.«

Beiratsmitglied Louis Freeh, ehemaliger FBI-Direktor und US-Bundesrichter, Compliance-Monitor bei Daimler von 2010 bis 2013

»Industrie und Umweltschutz müssen zusammenarbeiten. Ich beobachte mit etwas Sorge, dass man anstelle früherer Umweltverantwortung neuerdings immer von Nachhaltigkeit spricht und dabei das „Dreieck“ betont, welches Umwelt mit Wirtschaft und Sozialem gleichrangig setzt; da ist dann die Versuchung groß, die wirtschaftlichen Vorteile (die für gewerbliche Unternehmen stets vorrangig, also selbstverständlich sind) und die guten Beziehungen zum Mitarbeiterstamm (die für ein modernes Unternehmen ebenfalls fast selbstverständlich sind) als Nachhaltigkeitserfolg zu feiern und die Umweltthemen eher nachrangig zu behandeln.«

Beiratsmitglied Prof. Dr. rer. nat. Ernst Ulrich v. Weizsäcker, Umweltwissenschaftler, Klimaexperte und Mitglied des Bundestages a. D.

Prüfzentrum: Investition in die Zukunft der Mobilität.

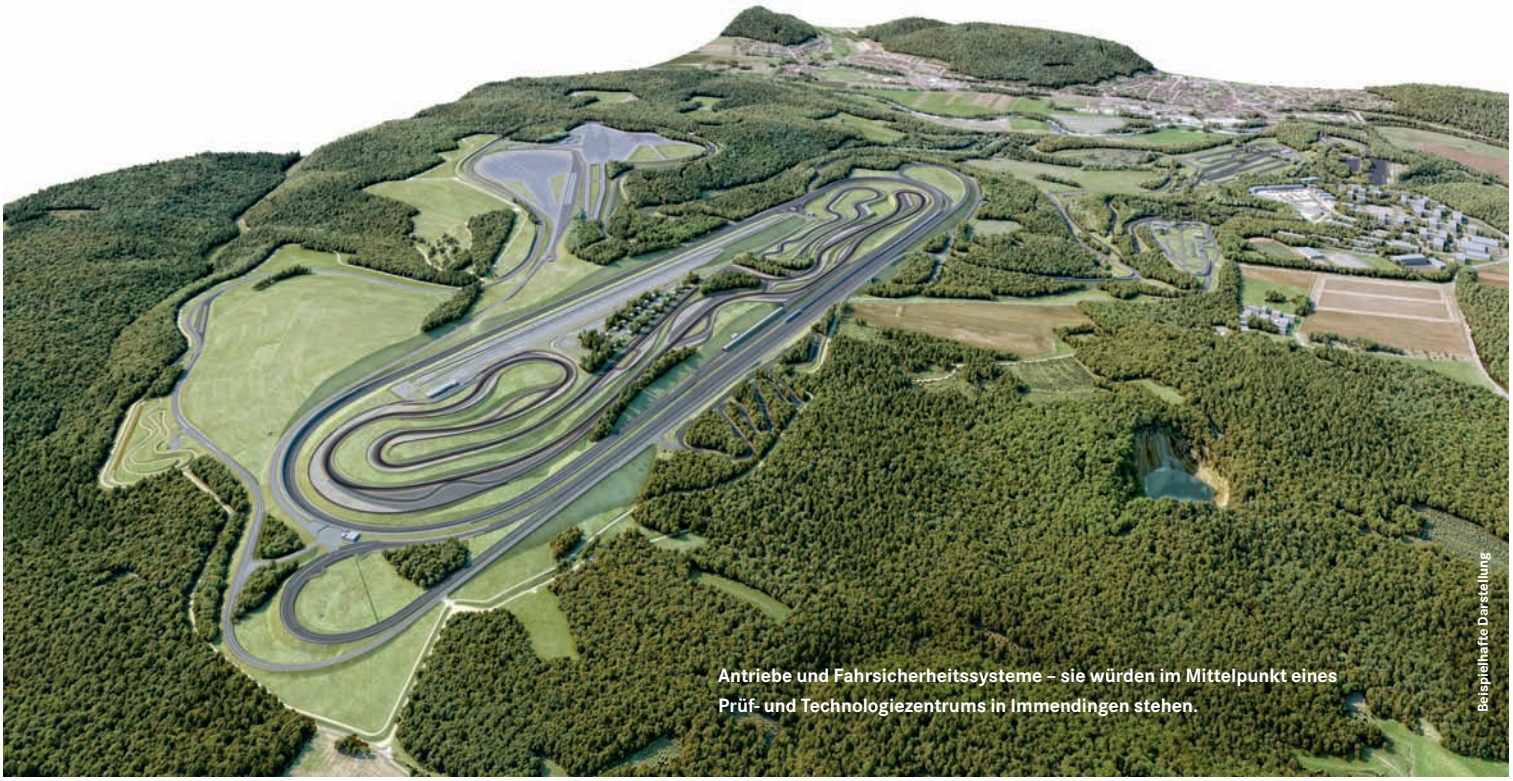
Daimler plant, in Immendingen an der Donau ein neues Prüf- und Technologiezentrum anzusiedeln.

In mehreren Schritten sollen bisherige Militärflächen umgewidmet und neue Möglichkeiten für die Automobilforschung und -entwicklung geschaffen werden. Durch das Vorhaben würden mehr als 300 hochwertige Arbeitsplätze angesiedelt. Der Rückhalt in der Region für das Konversionsprojekt ist groß.

Daimler projektiert in Immendingen, rund 100 Kilometer südlich von Stuttgart im Landkreis Tuttlingen gelegen, einen neuen Kompetenzstandort für die Mobilität der Zukunft. Die Planungen und Vorbereitungen für dieses Prüf- und Technologiezentrum, in dem unter anderem Technologien für die Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren, für neue Antriebstechniken und für das autonome Fahren erprobt werden sollen, sind weit fortgeschritten. Das ist auch das Ergebnis eines intensiven Dialogs, den Daimler von Beginn an mit den Menschen in der Region gesucht hat, nachdem der Konzern sich 2011 auf Immendingen als Wunschstandort für das neue Zentrum konzentrierte. Dazu sagt Lothar Ulsamer, bei Daimler im Bereich Politik und Außenbeziehungen für föderale und kommunale Projekte zuständig: „Wir haben in Immendingen Offenheit von der ersten Minute erlebt, eine immer konstruktive und dialogbereite Haltung."

Aus der Lage, der Beschaffenheit und den Besitzverhältnissen des Geländes sowie der umliegenden Infrastruktur ergibt sich in Immendingen eine besondere Chance für die Zukunftspläne von Daimler – und eine besondere Chance für die Region. Das haben beide Seiten erkannt und in den vergangenen Jahren in einem konstruktiven Dialog auf die Verwirklichung des Vorhabens hingewirkt. „Dieses Zukunftsprojekt lebt nicht zuletzt von der breiten Unterstützung durch die Politik in der Gemeinde, im Land und auf Bundesebene sowie durch die Bürgerinnen und Bürger", sagte dazu Prof. Dr. Thomas Weber, Vorstandsmitglied von Daimler und verantwortlich für Konzernforschung sowie Mercedes-Benz Cars Entwicklung.

Im Mai 2013 schlossen Daimler und das Bundesministerium der Verteidigung eine grundsätzliche Vereinbarung darüber, dass der älteste Automobilhersteller der Welt den Bundeswehrstandort Immendingen mit mehr als 400 Hektar Fläche übernehmen und dort die Anlagen seines Prüf- und Technologiezentrums aufbauen kann. Der entsprechende Flächennutzungsplan und die Bebauungspläne wurden im Januar/Februar 2014 öffentlich ausgelegt, die Genehmigung im Anschluss wäre die Voraussetzung für den Kauf der Flächen, die schrittweise Installation der verschiedenen Module des Prüf- und Technologiezentrums sowie schließlich dessen Inbetriebnahme. Geplant ist, dass eine Übergabe zwischen der Bundeswehr und Daimler fließend erfolgen würde: Zunächst übernähme der Konzern 2014 den Standortübungsplatz, im Jahr 2016 dann auch die Oberfeldwebel-Schreiber-Kaserne. In vollem Umfang könnten die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in Immendingen dann in den Jahren 2017/2018 aufgenommen werden.



Antriebe und Fahrsicherheitssysteme – sie würden im Mittelpunkt eines Prüf- und Technologiezentrums in Immendingen stehen.

Beispielhafte Darstellung

Im Dialog Lösungen finden – für Lothar Ulsamer ist diese Vorgehensweise zentral bei allen Gesprächen und Planungsvorbereitungen für ein Prüf- und Technologiezentrum in Immendingen.

Starkes Signal für die Region.

Die gelungene Ansiedlung des neuen Prüf- und Technologiezentrums wäre ein herausragendes Beispiel für die erfolgreiche Konversion langjährig durch das Militär genutzter Flächen zu einem Areal für die nachhaltige Nutzung durch eine zukunftsweisende Industrie. Immendingen war seit den 1950er-Jahren durch seine Rolle als Bundeswehrstandort und später auch als französische Garnisonsstadt geprägt. Unter anderem waren in Immendingen auch Einheiten der deutsch-französischen Brigade stationiert. 2011 wurden die französischen Soldaten – ein wichtiger Faktor für das soziale und wirtschaftliche Leben in der Gemeinde und darüber hinaus – abgezogen. Daimler hat zugesagt, im neuen Prüf- und Technologiezentrum mindestens 300 Arbeitsplätze anzusiedeln. Außerdem soll in den ehemaligen Kasernengebäuden ein Technologiezentrum entstehen, das ein erhebliches Potenzial für weiteres Wachstum in einer zukunftsweisenden Industriesparte bietet.

»Wir haben in Immendingen Offenheit von der ersten Minute erlebt, eine immer konstruktive und dialogbereite Haltung.«

Lothar Ulsamer, bei Daimler im Bereich Politik und Außenbeziehungen für föderale und kommunale Projekte zuständig

Erprobung von Antrieben und Assistenzsystemen.

Die Planung für das Prüf- und Technologiezentrum umfasst verschiedene Anlagen, auf denen vor allem der Verkehr auf Landstraßen und in der Stadt, aber auch auf Autobahnen simuliert werden kann. Hier möchte Daimler unter anderem Fahrzeuge mit Hybrid-, Elektro- und Brennstoffzellentechnologie erproben und verbessern, aber auch die Optimierung von Verbrennungsmotoren weiter vorantreiben. Ziel dieser Arbeiten wäre es, den Kohlendioxidausstoß der Fahrzeuge immer weiter zu minimieren und schließlich ganz zu vermeiden. Zu den entsprechenden Anlagen gehören unter anderem ein dreispuriger Rundkurs, eine 1,6 Kilometer lange Messgerade, eine Fahrdynamikfläche sowie nachgebildete Stadt- und Landstraßen. Insgesamt soll die Anlage so ein Verkehrswegesystem bieten, das auf einer komprimierten Fläche die relevanten Situationen des täglichen Straßenverkehrs realistisch abzubilden vermag. Ergänzt würden diese Module durch Testabschnitte für gesetzlich vorgeschriebene Messungen und durch Abschnitte, auf denen Automobile hinsichtlich ihres Fahrverhaltens auf unterschiedlichen Straßenbelägen erprobt werden.

Eine besondere Stellung unter den geplanten Modulen nimmt die sogenannte Bertha-Fläche ein, wo insbesondere Fahrerassistenzsysteme entwickelt würden und wo die Daimler-Forscher an der Zukunft des fahrerlosen Fahrens arbeiten wollen. Diese Entwicklungsarbeit soll die Zahl und Schwere von Verkehrsunfällen weiter verringern und den hohen Qualitätsstandard des ältesten Automobilherstellers der Welt im Bereich der Fahrzeugsicherheit weiter ausbauen. Die Bertha-Fläche – in Anlehnung an Bertha Benz, Ehefrau von Carl Benz und Automobilpionierin – wäre mit einer Größe von rund zehn Hektar ein entscheidender Baustein. Das Zentrum würde für die Erprobung von Pkw genutzt. Nutzfahrzeuge werden weiterhin in Wörth erprobt, und für Hochgeschwindigkeitstests steht auch künftig das Erprobungsgelände in Papenburg zur Verfügung.

Maßnahmen für den Umweltschutz.

Mit den Menschen in Immendingen und den umliegenden Gemeinden sowie den Nutzern der betroffenen Flächen tauscht sich Daimler kontinuierlich über den aktuellen Stand der Planungen aus. Dazu gehört, dass der Automobilkonzern mit Landwirten und Schäfern, mit Forstwirten und Jägern spricht und deren Anliegen in die weitere Entwicklung mit einfließen lässt. Auch fließen beispielsweise in die Planungen der Bauarbeiten die Ergebnisse ein, damit die Beeinträchtigungen für die Anwohner so gering wie möglich bleiben. Voraussetzung für die Genehmigung sind auch Maßnahmen für den Natur- und Umweltschutz. So sieht Daimler beispielsweise einen Wildwegekorridor mit einer neu zu errichtenden Wildbrücke vor, der durch das Prüfgelände führt. Die Balance zwischen wirtschaftlicher Nutzung für die Zukunftsforschung und dem Schutz der Natur soll auch die Kartierung von Flora und Fauna auf dem Gelände sichern. Diese Bestandsaufnahme der Tier- und Pflanzenwelt ist bereits abgeschlossen, stark einschränkende Faktoren ergaben sich nicht. Die Ergebnisse sind in die aktuelle, überarbeitete Planung der Testmodule eingeflossen. Die Ergebnisse anderer Gutachten zu den möglichen Umweltauswirkungen sind ebenfalls in den Planungen berücksichtigt. Dazu gehören beispielsweise Lärmemissionen und die Beeinflussung von Luftströmungen und Grundwasser.

Die Ansiedlung des Kompetenzstandorts würde nachhaltig zur Stärkung der Struktur im Landkreis Tuttlingen beitragen. Dazu gehört auch, dass schon der Planungsprozess Anstöße gibt für die Weiterentwicklung der Mobilität in der Region: „Daimler hat beispielsweise einen Workshop in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule über Mobilität im ländlichen Raum ausgerichtet“, sagt Dr. Ulsamer, „dabei wurde die Idee formuliert, innovative Mobilitätssysteme aus Großstädten in veränderter Form auf den ländlichen Raum zu übertragen – inklusive Carsharing.“ Silke Krebs, Ministerin im Staatsministerium Baden-Württemberg, hob auch im Mai 2013 die Bedeutung des Projekts nicht nur für Immendingen, sondern für das ganze Bundesland hervor: Die Konversion der militärischen Flächen zu einem Prüf- und Technologiezentrum sei „ein starkes Signal für die Region und den ländlichen Raum insgesamt“.

China: Daimler zeigt Dynamik.

China ist mit einer Bevölkerung von 1,3 Mrd. Menschen eine der am schnellsten wachsenden Regionen der Welt. Sein Bruttoinlandsprodukt (BIP) ist das zweitgrößte, sein Automobilmarkt der größte weltweit. 2013 hat Daimler sich in China neu aufgestellt und Hubertus Troska, Vorstandsmitglied der Daimler AG, zum Vorstandsvorsitzenden von Daimler Greater China (DGRC) ernannt.

Partnerschaften zum gegenseitigen Wohl.

Daimler Greater China (DGRC) hat mehrere Joint Ventures gegründet, um gemeinsam von positiven Entwicklungen zu profitieren und Wachstum zu generieren. Neben der Pkw-Produktion bei Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) baut Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) ein Dieselmotorenwerk und produziert neue umweltfreundliche Lkw. Bei Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) laufen nicht nur Vans vom Band, sondern dort befindet sich auch Daimlers einziges ausländisches Forschungs- und Entwicklungszentrum für Transporter. Mit der Gründung von Shenzhen BYD Daimler New Technology Co., Ltd. (BDNT) wurden schließlich die Vorteile von Daimler und BYD zur Entwicklung des Elektrofahrzeugs der eigenständigen Marke DENZA gebündelt.

2013 gelang Daimler mit der Übernahme einer 12-Prozent-Beteiligung an BAIC-Motor, der Pkw-Einheit der BAIC Group, ein wichtiger Schritt in seiner China-Strategie. Mit dieser in der Geschichte Chinas ersten Beteiligung eines ausländischen Automobilkonzerns an einem nationalen Hersteller wurden neue Wege geebnet und die bereits starke und vertrauensvolle Partnerschaft auf die nächste strategische Ebene gehoben.

Mächtige Antriebskraft für die globale Entwicklung.

Zur Kernstrategie von DGRC gehört die lokalisierte Produktion von Fahrzeugen, die auf die lokalen Kundenbedürfnisse zugeschnitten sind. BBAC, das gemessen an der Produktionsfläche Daimlers größte Produktionsstätte werden wird, ist dabei für den chinesischen Markt von größter Bedeutung.

Neben dem Forschungs- und Entwicklungszentrum für Transporter betreibt BBAC drei Produktionswerke: 400 Mio. Euro wurden in ein hochmodernes Motorenwerk investiert, das nach der Grundsteinlegung 2011 in nur zwei Jahren fertiggestellt wurde. Vorerst sollen in diesem ersten Motorenwerk jährlich 250.000 Vier- und Sechszylinder-Motoren mit modernsten Technologien und schlanken, nachhaltigen Produktionsprozessen gefertigt werden, um die Nachfrage des lokalen Marktes zu erfüllen. Darüber hinaus sind einige wichtige Komponenten auch für den Export nach Deutschland vorgesehen.

Feierlichkeit anlässlich des Erwerbs eines 12-Prozent-Anteils an BAIC Motor, der Pkw-Sparte der BAIC-Gruppe, durch Daimler.
V. l. n. r.: Bodo Uebber, Hubertus Troska, Dieter Zetsche, Xu Heyi, Zhang Xiyong, Ma Chuanqi

Im zweiten Werk entstehen auf MRA-Basis (Mercedes-Benz Heckantrieb-Architektur) Fahrzeuge der C-Klasse, der E-Klasse mit langem Radstand sowie der GLK. Basierend auf modernster Produktionstechnologie und höchster Qualitätsstandards lief im Jahr 2012 bereits die Hälfte der von Mercedes-Benz in China verkauften Fahrzeuge bei BBAC vom Band. Mit umfangreichen weiteren Investitions- und Entwicklungsaktivitäten soll der Anteil der lokal produzierten Fahrzeuge bis 2015 auf zwei Drittel des Gesamtabsatzes gesteigert werden. Den Bedarf an der Produktion weiterer Fahrzeugmodelle erfüllte BBAC 2013 mit dem Bau des MRA Phase II Production Workshop, dem nun insgesamt größten Pkw-Aufbauwerk Asiens. Bereits im September 2012 legte BBAC den Grundstein für den Bau des dritten Werks zur Produktion des GLA und anderer Kompaktmodelle mit Vorderradantrieb.

Spezielle Dienstleistungen für chinesische Kunden.

Zur Konsolidierung der Vertriebskanäle gründete Daimler im Dezember 2012 mit seinem Partner BAIC das Joint Venture Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. (BMBS). BMBS vereint Vertrieb und Marketing, Aftersales, ein erweitertes Händlernetz, Gebrauchtwagen- und Flottenvertrieb sowie Händlerschulungen und Werkstatttrainings für importierte und lokal produzierte Mercedes-Benz Fahrzeuge unter einem Dach.

2013 setzte Mercedes-Benz die von China unlängst lancierten „Drei Garantien“ für Privatfahrzeuge bezüglich deren Reparatur, Ersatz und Rückgabe nicht nur um, sondern übernahm eine Vorreiterrolle mit seiner Fahrzeuggarantie für drei Jahre und unbegrenzter Kilometerzahl. Als erster Automobilhersteller im Premiumsegment hat Mercedes-Benz die „Drei Garantien“ umgesetzt und die Garantiezeit sogar noch um sieben Monate verlängert. Mit den von Mercedes-Benz in China neu eingerichteten fünf Ersatzteil-Vertriebszentren werden darüber hinaus Transportwege und Lieferzeiten für Teile verkürzt und der Service somit weiter verbessert.

Beitrag zum grünen Peking.

Ganz neue Wege geht DGRC beim Bau seiner Joint-Venture-Produktionsstätten. Die Planungen beziehen die Beschaffenheit lokaler Ressourcen im Sinne einer möglichst harmonischen Integration der Produktionsstätten ein. So war das Gelände, auf dem nun das BBAC-Werk steht, vor einhundert Jahren Teil des kaiserlichen Jagdgebiets und die Heimat des chinesischen Elchs. BBAC will durch Einhaltung eines Konzepts zur umweltfreundlichen Produktion und einer nachhaltigen Entwicklung die Nähe zur Natur bewahren und unterstützt so auch die Bemühungen um den schonenden Umgang mit Wasserressourcen und der Reduktion der Luftverschmutzung in Peking mit seinen rund 23 Mio. Einwohnern.

In einem Montagewerk ist die Lackierung mit einem Anteil von rund zwei Drittel der größte Energieverbraucher und auch die Hauptquelle der mit der Produktion zusammenhängenden Luftbelastungen. Zur Schaffung einer der ersten abwasserfreien („Zero Discharge“) Decklack-Lackierstraßen Chinas wurde der in Stuttgart konzipierte Lackierbetrieb von BBAC MRA-II mit den neuesten Energieeffizienztechnologien ausgestattet. Das Lackieren in einer Decklackanlage mit Trockenabscheidung reduziert den Energie- und Wasserverbrauch sowie die entstehende Farbschlacke erheblich. Im Lackierprozess wird durch die Trockenabscheidung im Decklackbereich sowie die Kreislaufwasserbehandlung der übrigen Prozesswässer die Abwassermenge reduziert, die Ölabscheidungsquote ist mit 97 Prozent ausgezeichnet, die Ableitmenge der emulgierten Mischung wurde um 50 Prozent reduziert.

Durch den Einsatz der Trockenabscheidung im Decklackbereich muss die Kabinenabluft nicht ständig durch 100 Prozent Außenluft ersetzt werden, sondern kann wegen der geringen Belastung mit Lösemitteln und des vollmechanisierten Betriebs zu 80 Prozent im Umluftbetrieb betrieben werden. Zusätzlich wird für die restliche Frischluft (20 Prozent) über einen Rotationstauscher Wärme aus der Restabluft zurückgewonnen. Die Menge der Gesamtabluft reduziert sich also auf 20 Prozent.

DGRC hat bei Planung und Bau der Werke die lokalen umweltspezifischen Faktoren in vollem Umfang berücksichtigt. Die Temperaturschwankungen und Auslegungsparameter unterscheiden sich nicht wesentlich von unseren europäischen Werken, nur im Sommer kann es etwas heißer und feuchter werden. Für die mit circa 220.000 m² größte Montage - und Logistikhalle des MRAI - Werks wurde eine oberflächennahe Geothermieanlage, bestehend aus 3 Wärmepumpen und über 1.000 Einzelbohrungen, im Bereich der Parkplätze gebaut. Diese Anlage versorgt circa zwei Drittel der Montagehalle über ein Niedertemperatur-Heizsystem. Im Sommer nutzt man die Kühlwirkung des Erdreichs, um über

Familien-Tag bei der Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd., (BMBS).

das Gesamtsystem die Halle zu temperieren. Zudem erfolgt die Warmwasserbereitung der Sanitärbereiche über Solarthermiesysteme, ein Teil des Hallendachs wurden für eine Fotovoltaikanlage genutzt.

BBAC hat zudem ein Regenrückhaltesystem installiert, das die städtische Abwasserkanalisation erheblich entlastet und die integrierte Nutzung von Regenwasser ermöglicht. Darüber hinaus wurde eine biologische Klärstufe installiert. Jetzt kann das vorgereinigte Abwasser in das Grauwassersystem des Standorts, das zudem von der städtischen Kläranlage gespeist wird, eingeleitet und so zum Beispiel für Bewässerung, Toilettenspülung, aber auch zur Befüllung der Feuerlöschtanks wiederverwendet werden.

Schließlich wurden auch in der Halle für die mechanische Fertigung des Aggregatebereichs kompakte Zu - und Abluftanlagen für die einzelnen Fertigungszellen zur kombinierten Absaugung, Frischluftnachführung und Wärmerückgewinnung aufgestellt. Es ist das erste Mal in China, dass ein derartiges System in den Produktionsprozess integriert wurde.

Fahrt in die Zukunft.

Um noch bessere, auf die Kundenbedürfnisse abgestimmte Produkte, Services und Finanzdienstleistungen anbieten zu können, nutzt DGRC breit angelegte Marktuntersuchungen sowie Studien zu Kultur und Kaufverhalten in China. Im Jahr 2013 gründete DGRC in Zusammenarbeit mit der Tsinghua University das „Joint Research Center for Sustainable Transportation“ mit dem Ziel, eingehende Forschungen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und der Verkehrsinformationssysteme durchzuführen.

Schließlich gab Hubertus Troska anlässlich der Feierlichkeiten zu 100 Jahren Daimler in China bekannt, dass Daimler in Peking ein Mercedes-Benz Kulturzentrum plant. Herzstück dieses Kulturzentrums soll ein Mercedes-Benz Museum sein – das weltweit einzige außerhalb Deutschlands.

Daten und Fakten: die Kraft des Drachen.

China hat sich binnen weniger Jahre mit atemberaubendem Tempo zum weltweit größten Fahrzeugmarkt entwickelt, in dem sich Daimler mit seinen Produkten und Finanzdienstleistungen bereits sehr breit positioniert hat. Seit Beginn des wirtschaftlichen Reformprozesses vor rund 30 Jahren hat China dank bemerkenswerter Wachstumsraten stark an globaler Bedeutung gewonnen. Mit einem Bruttoinlandsprodukt von gut 8.200 Mrd. US-Dollar ist es heute die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt hinter den USA.

Durch den rasanten ökonomischen Aufstieg ist China zum Exportweltmeister avanciert und hält rund ein Drittel aller weltweiten Währungsreserven, mehr als alle Industrieländer zusammen. Die chinesische Volkswirtschaft ist inzwischen so bedeutend, dass sie die Zuwachsraten der Weltwirtschaft maßgeblich beeinflusst. Aus gegenwärtiger Sicht spricht vieles dafür, dass die chinesische Wirtschaft auch in Zukunft stark expandieren wird. Ein wesentlicher Treiber ist die rasant wachsende Mittelschicht. Im Zeitraum von 2012 bis 2020 wird die Anzahl chinesischer Haushalte mit einem Jahreseinkommen zwischen 50.000 und 100.000 US-Dollar um gut 30 Mio. ansteigen. Die zweistelligen Wirtschaftswachstumsraten der Vergangenheit werden jedoch aller Voraussicht nach nicht mehr erreicht werden. Nach Jahren des export- und investitionsgetriebenen Wachstums verfolgt die Regierung inzwischen eine schrittweise Neuausrichtung der Wirtschaft hin zu mehr inländischem Konsum. Entscheidend für das reibungslose Gelingen dieses Vorhabens wird die Verbesserung der sozialen Sicherungssysteme sein, um die Konsumbereitschaft zu erhöhen.

07

Belegschaftsentwicklung in China

Stand zum 31. Dezember	2013	2012
Konsolidierte Gesellschaften		
Daimler Trucks (Daimler Greater China Ltd.)	10	9
Daimler Financial Services (Mercedes-Benz Leasing und Mercedes-Benz Auto Finance)	458	436
Sales & Marketing (Daimler Trucks and Buses; Mercedes-Benz China*)	136	1.159
Andere (Daimler Greater China Ltd. und Daimler Northeast Asia Parts)	1.362	1.126
Gesamt	1.966	2.730
Joint Ventures/nicht konsolidierte Gesellschaften		
Beijing Benz Automotive Co.,Ltd. (Mercedes-Benz Cars)	8.818	9.048
Fujian Daimler Automotive Co. Ltd. (Mercedes-Benz Vans)	1.544	1.543
Shenhzen BYD Daimler New Technology Co., Ltd. (Mercedes-Benz Cars/Research & Development)	298	262
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (Daimler Trucks)	5.789	5.530
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. (Sales & Marketing) ab 2013*	1.163	–
Gesamt	17.612	16.383
Gesamt China	19.578	19.113

* Der Belegschaftsrückgang im Jahr 2013 bei Sales & Marketing in China resultiert aus der Integration der Vertriebsorganisation im Pkw-Bereich in eine nicht konsolidierte Joint-Venture-Gesellschaft (Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co.,Ltd.).

Der Automobilmarkt boomt.

Das Potenzial des chinesischen Automobilmarktes ist immens. Schon heute ist China mit einem Zulassungsvolumen von rund 20 Mio. Pkw und Nutzfahrzeugen der mit Abstand größte Markt der Welt. Auch künftig wird der chinesische Markt vom stetig wachsenden Pro-Kopf-Einkommen und dem steigenden Mobilitätsbedarf der Bevölkerung profitieren. Im Jahr 2020 dürften in China sogar 30 bis 35 Mio. Automobile zugelassen werden. Damit wird langfristig fast jedes dritte weltweit verkaufte Fahrzeug in China abgesetzt.

Fahrzeugnachfrage steigt weiter.

Der chinesische Pkw-Markt wird nach derzeitigen Prognosen im Jahr 2020 als größter Markt weltweit etwa das gleiche Volumen haben wie die Märkte Nummer zwei, drei und vier (USA, Indien, Brasilien) zusammen. Mit Blick auf die Nutzfahrzeugnachfrage bietet China ebenfalls enormes Potenzial. So werden 2014 voraussichtlich etwa 900.000 mittelschwere und schwere Lkw verkauft und damit deutlich mehr als in der gesamten Triade (Nordamerika, Westeuropa, Japan). Bei anhaltend hohem Wirtschaftswachstum wird auch das Transportaufkommen zunehmen, womit die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen langfristig weiter steigen dürfte.

China ist damit Motor für weiteres Wachstum und einer der wichtigsten Pfeiler für den internationalen Erfolg von Daimler. Der chinesische Markt wird maßgeblich dazu beitragen, dass Daimler das für 2020 gesteckte Ziel erreicht, die Nummer eins aller Premiumhersteller zu werden.

1

2

3

4

1 Fujian Benz Automotive Co. (FBAC)

Gesellschafter: 50 Prozent Daimler & China Motor Corporation, 50 Prozent Fujian Motor Industry Group Co., Ltd.
Standort: Fuzhou
Fertigungsbeginn: 2007
Produktionsvolumen 2013: 11.155 Einheiten

Produktion: Karosserie- und Montagewerk für Transporter (Vito, Viano und Sprinter)
Energieverbrauch: 42,2 GWh
– davon Strom: 23,5 GWh
– davon Erdgas: 3,2 GWh
– davon Heizöl: 15,5 GWh

2 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA)

Gesellschafter: 50 Prozent Daimler, 50 Prozent Foton
Standort: Beijing
Fertigungsbeginn: 2012
Produktionsvolumen 2013: 106.537 Einheiten

Produktion (ab 2014): mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman, Mercedes-Benz OM457
Energieverbrauch: 408,2 GWh
– davon Strom: 68,2 GWh
– davon Erdgas: 93,7 GWh
– davon Fernwärme: 186,0 GWh
– davon Heizöl: 60,3 GWh

3 Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC)

Gesellschafter: 49 Prozent Daimler, 51 Prozent BAIC
Standort: Beijing
Fertigungsbeginn: 2006
Werksgeländefläche: 1.983.626 m²
Produktionsvolumen 2013: 119.815 Einheiten

Produktion: Mercedes-Benz C-Klasse, E-Klasse (Langversion für den chinesischen Markt), GLK-Klasse, Pkw- und Transporter-Motoren
Energieverbrauch: 477,9 GWh
– davon Strom: 178,1 GWh
– davon Erdgas: 299,8 GWh

4 Shenzhen BYD Daimler New Technology Co., Ltd.

Gesellschafter: 50 Prozent Daimler, 50 Prozent BYD Co. Ltd.
Standort: Shenzhen
Gründung: 2011
Produktionssbeginn: 2014

Produktionskapazitäten (Start 2014): 40.000 Einheiten
Entwicklung: Elektrofahrzeuge der Marke DENZA, Weltpremiere auf der Auto China 2014 geplant

Compliance in China.

Ein Geschäftsprinzip ist es, auch bei Beteiligungen an Unternehmen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten sicherzustellen, dass diese ihre Geschäftstätigkeit im Einklang mit den geltenden gesetzlichen und konzerninternen Regelungen ausüben. Unsere Compliance-Anforderungen in China unterscheiden sich damit bei kontrollierten Beteiligungen nicht von den Anforderungen, die wir an Beteiligungen in anderen Ländern stellen.

Bei nicht kontrollierten Beteiligungen wirken wir über unsere Vertreter in den Aufsichtsgremien und im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten aktiv darauf hin, dass die Geschäftstätigkeit entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen ausgeübt wird. Dabei haben wir für die Einführung und Weiterentwicklung eines umfassenden Compliance Management Systems in den nicht kontrollierten Beteiligungen sechs grundlegende Compliance-Elemente vereinbart. Diese umfassen unter anderem die Einrichtung einer Compliance-Funktion, die laufende Analyse von Compliance-Risiken, die Implementierung einer Verhaltensrichtlinie und einer entsprechenden Unternehmenskultur, Integritätsprüfung von Geschäftspartnern, regelmäßige Compliance-Schulungen/-Kommunikation sowie die Einrichtung eines zentralen Hinweisgebersystems für vermutete Compliance-Verstöße. Die Erforderlichkeit, Ausgestaltung und Gewichtung jedes Elements im Compliance-Programm obliegt allerdings der jeweiligen Geschäftsführung in den nicht kontrollierten Beteiligungen.

Unser Regional Compliance Office in China berät und unterstützt darüber hinaus aktiv alle unsere Vertreter in den Aufsichtsgremien sowie die Compliance-Abteilungen und Geschäftsführungen unserer kontrollierten wie nicht kontrollierten Beteiligungen.

Das Regional Compliance Office wurde 2012 gegründet und trägt in seiner Größe der besonderen Bedeutung des chinesischen Marktes für unser Unternehmen Rechnung.

Berichtsprofil.

In diesem Nachhaltigkeitsbericht bilanzieren wir die ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen unserer Unternehmenstätigkeit im Jahr 2013 und stellen unser aktuelles Nachhaltigkeitsprogramm vor. Unser interaktiver Onlinenachhaltigkeitsbericht vertieft und ergänzt den vorliegenden Printbericht durch weiterführende Informationen und bietet zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten: So stehen Ihnen im Netz eine Suchfunktion, ein ausführlicher, thematisch verlinkter GRI-Index sowie ein Kennzahlentool zur Verfügung, mit dem Sie auf Ihre Informationsbedürfnisse zugeschnittene Tabellen und Grafiken erstellen können.

http://nachhaltigkeit.daimler.com

Die Angaben in unserem Nachhaltigkeitsbericht beziehen sich auf den gesamten Daimler-Konzern mit seinen Geschäftsfeldern.

Der Berichtszeitraum entspricht unserem Geschäftsjahr, das vom 1. Januar bis 31. Dezember reicht.

GRI. Im Jahr 2006 ist Daimler dem Multi-Stakeholder-Netzwerk der Global Reporting Initiative (GRI) als „Organizational Stakeholder“ beigetreten. Dieser Bericht wurde mithilfe der international anerkannten Leitlinien für die Nachhaltigkeitsberichterstattung GRI G4 erstellt.

Prüfbescheinigung nach ISAE 3000. Die Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers hat die folgenden Aussagen im Nachhaltigkeitsbericht nach Maßgabe des „International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000“ auf Richtigkeit, Vollständigkeit, Vergleichbarkeit, Nachvollziehbarkeit und Relevanz hin überprüft:

- CO_2-Emissionen, Wasserverbrauch und Abfallverwertungsquote (produktionsbezogene Kennzahlen),
- CO_2-Emissionen im Durchschnitt der europäischen Mercedes-Benz Cars Pkw-Flotte (produktbezogene Kennzahlen),
- Aussagen zu Unfallkennzahlen (Mitarbeiterkennzahlen),
- Spenden und Sponsoring (gesellschaftliche Kennzahlen).

Prüfbescheinigung: S. 68

Assurance: Online 201

UN Global Compact Fortschrittsbericht. Daimler gehörte 2000 zu den Erstunterzeichnern des UN Global Compact. Wir bekennen uns zu den zehn universell anerkannten Prinzipien der internationalen Initiative. Zudem zählen wir zu den ersten Teilnehmern der LEAD-Gruppe des UN Global Compact, die sich im Januar 2011 gegründet hat. 2013 haben wir unser Engagement in thematischen und regionalen Arbeitsgruppen und Initiativen kontinuierlich weiterverfolgt und ausgebaut. Mit diesem Nachhaltigkeitsbericht kommen wir unserer Verpflichtung nach, regelmäßig über unsere Initiativen in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen und Arbeitnehmerrechte, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung zu berichten.

UN Global Compact Fortschrittsbericht: Online 202

Wir wollen immer besser werden. In den letzten Jahren haben wir unser Engagement auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit weiterentwickelt und dabei auch unsere Berichterstattung transparenter und verständlicher gestaltet. Wie immer bewegt sich unser Bericht im Rahmen der Prinzipien der Wesentlichkeit (Materiality), der Einbeziehung unserer Stakeholder (Stakeholder Inclusiveness) und der Vollständigkeit und Kontextualisierung (Sustainability Context).

G4-22
G4-23

Berichtsgrenzen und Datenerfassung: Online 203

Neuerungen in diesem Bericht. Der Daimler Nachhaltigkeitsbericht 2013 zeigt, zu welchen Schlussfolgerungen wir bei unseren Überlegungen gelangt sind:

G4-18

Auf Basis einer Wesentlichkeitsanalyse, die zum zweiten Mal auch mithilfe einer internationalen, offenen Umfrage erstellt wurde, haben wir interne und externe Nachhaltigkeitsanforderungen und -erwartungen an unser Unternehmen ausgewertet und in der Wesentlichkeitsanalyse zusammengeführt. Dabei haben wir uns für eine noch transparentere Offenlegung und Darstellung der erzielten Ergebnisse entschieden.

Wesentlichkeitsanalyse: S. 3 f.

Nach ihr richtet sich die thematische Gliederung unseres Nachhaltigkeitsberichts, den wir noch klarer strukturiert und verdichtet haben. Wir orientieren uns auch an den Wünschen wichtiger Zielgruppen wie Ratingagenturen, die wesentliche Zahlen, Daten und Fakten möglichst schnell finden wollen und für die daher eine knappe Darstellung mit Blick auf das Wesentliche ein wichtiges Qualitätskriterium ist. So haben wir uns auch bei der Aufnahme des GRI-Index auf die wesentlichen Kennzahlen konzentriert – der ausführliche Index findet sich im Internet.

Nachhaltigkeitsprogramm 2020: S. 60 ff.

Im ersten Teil des Daimler Nachhaltigkeitsberichts 2013 greifen wir unternehmensspezifische Themen auf, die unseren Anspruch, im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit international verantwortungsbewusst zu handeln, herausarbeiten. Die Themen richten sich nach der Wesentlichkeitsanalyse und thematisieren auch in der Öffentlichkeit kritisch diskutierte Themenfelder.

Neu ist das Kapitel „Geschäftsmodell“ sowie die separate Darstellung von Produkten und Dienstleistungen. Damit entsprechen wir den Anforderungen der seit diesem Jahr gültigen Reporting Standards GRI G4. Darin schildern wir unseren unternehmerischen Zweck und verknüpfen dies mit den in der Wesentlichkeitsanalyse enthaltenen Handlungsfeldern sowie dem daraus resultierenden Nachhaltigkeitsprogramm 2020.

Geschäftsmodell: S. 10 ff.
Produkte und Dienstleistungen: S. 19

Reportingprozess und Qualitätssicherung. Über eine System- und Datenqualitätsprüfung durch PricewaterhouseCoopers (PwC) hinaus nehmen wir ausführliche Benchmark-Analysen vor. Parallel läuft der interne Prozess der Überprüfung von Zielen, Maßnahmen und Handlungsfeldern.

System- und Datenqualitätsprüfung durch PwC: S. 68

Haftungsausschluss. Bei der Erhebung der in diesem Bericht enthaltenen Daten sind wir mit größter Sorgfalt vorgegangen. Trotzdem können wir Fehler nicht vollkommen ausschließen. Soweit Aussagen über künftige Entwicklungen enthalten sind, gehen diese von den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung verfügbaren Informationen und Prognosen aus. Auch wenn Letztere sehr sorgfältig erarbeitet wurden, können vielfältige, zum Erscheinungstermin nicht vorhersehbare Einflussgrößen zu Abweichungen führen. Die Berichtsinhalte wurden von den fachlich dafür zuständigen Mitarbeitern geprüft, Teilumfänge wurden von PricewaterhouseCoopers geprüft.

Der letzte Nachhaltigkeitsbericht erschien im April 2013 unter dem Titel „Nachhaltigkeitsbericht 2012“. Unser nächster Bericht wird vorraussichtlich Mitte April 2015 veröffentlicht.

Redaktionsschluss dieses Berichts: 12.02.2014

Zahlen und Fakten.

Produktverantwortung
Seite 40

Betrieblicher Umweltschutz
Seite 47

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
Seite 51

Lieferanten
Seite 55

Kundinnen und Kunden
Seite 57

Gesellschaftliches Engagement
Seite 58

Unser Nachhaltigkeitsprogramm 2020
Seite 60

Produktverantwortung.

Produktverantwortung heißt für uns, dreierlei zu verbinden: größtmöglichen Kundennutzen, höchste Sicherheitsstandards und eine maximale Umwelt- und Klimaverträglichkeit. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, setzen wir auf umweltgerechte Produktentwicklung und innovative Konzepte. Das reicht von wegweisenden Fahrzeug- und Antriebstechnologien über intelligenten Leichtbau, den Einsatz von Naturmaterialien und das Remanufacturing von Bauteilen bis hin zu ausgefeilten Assistenzsystemen, die Unfälle verhüten können.

Unsere Richtschnur im Bereich der Umweltverträglichkeit sind die Umwelt- und Energieleitlinien von Daimler. Die zweite Leitlinie besagt: Wir entwickeln Produkte, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich und energieeffizient sind. Unsere Maßgabe lautet daher: anspruchsvolle Umweltstandards erfüllen und schonend mit den natürlichen Ressourcen umgehen. Unsere Maßnahmen zur umweltgerechten und energieeffizienten Produktgestaltung berücksichtigen den vollständigen Produktlebenszyklus – von der Entwicklung über Produktion und Produktnutzung bis hin zur Entsorgung und Wiederverwertung.

Umwelt- und Energieleitlinien: Online 301

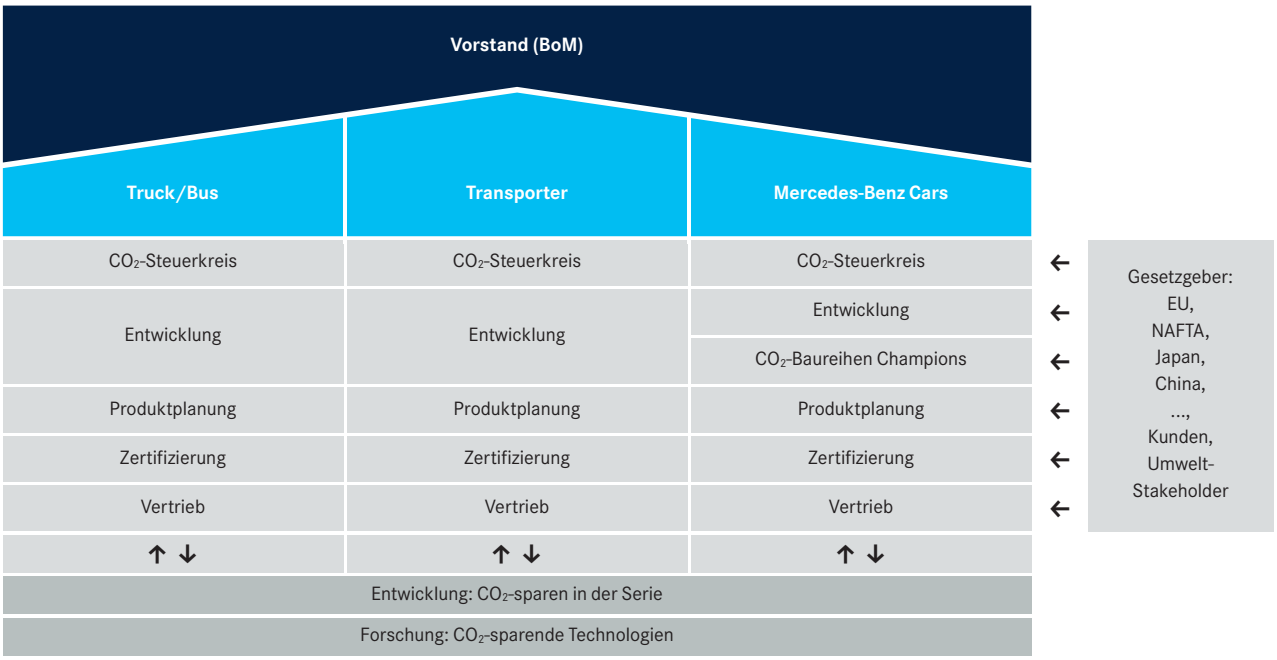
Strukturen und Prozesse für Nachhaltigkeitsinnovationen. Innovationen für mehr Nachhaltigkeit setzen durchgängige Strukturen und Prozesse voraus. Die folgende Grafik zeigt am Beispiel des Themas CO_2-Reduktion, wie zentrale Gremien und Prozesse in allen drei Geschäftsfeldern der Daimler AG daran mitwirken, die Emissionen unserer Fahrzeuge stetig zu verringern – von der Forschung und Entwicklung über die Produktion bis hin zum Vertrieb. Dabei werden vielfältige interne wie auch externe Einflussfaktoren berücksichtigt. Zu Letzteren zählen etwa Anforderungen des Gesetzgebers, der Kunden und der Umwelt-Stakeholder in den verschiedenen Märkten.

Umweltgerechte Produktentwicklung.

Welche ökologischen Lasten 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 wesentliche Anforderung bei der Festlegung der Produktlastenhefte. Unsere DfE-Experten sind als Querschnittsteam in sämtliche Stufen der Fahrzeugentwicklung eingebunden.

08

Strukturen und Prozesse für nachhaltige Innovation



Zudem integrieren wir die Produktgestaltung systematisch in unsere Umwelt- und Qualitätsmanagementsysteme nach ISO 14001 und ISO 9001. Die 2011 hierfür erstellte Norm ISO 14006 erfüllt Mercedes-Benz seit 2012 vollständig. Bereits seit 2005 besitzt Mercedes-Benz zudem Zertifikate nach ISO TR 14062, der Norm für umweltorientierte Produktentwicklung.

Umweltmanagement in der Produktentwicklung: Online 302
Mercedes-Benz Modelle mit Umwelt-Zertifikat: Online 303

Ganzheitliche Bilanzierung. Um die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs bewerten zu können, müssen die Emissionen und der Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg betrachtet werden. Das standardisierte Werkzeug hierfür ist die Ökobilanz. Sie erfasst alle Umweltwirkungen von der Rohstoffgewinnung über die Produktion und Nutzung bis hin zur Verwertung. In der Mercedes-Benz Entwicklung setzen wir Ökobilanzen ein, um verschiedene Fahrzeuge, Bauteile und Technologien zu bewerten und zu vergleichen.

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. Um dies zu erreichen, setzen wir zum einen auf neue, leichte Werkstoffe und Bauteile. Die Masse der Rezyklatkomponenten ist beispielsweise bei der S-Klasse gegenüber dem Vorgängermodell um 134 Prozent gestiegen. Zum anderen verwenden wir vermehrt nachwachsende Rohstoffe und Recyclingmaterialien.

Intelligenter Leichtbau kann das Gewicht eines Fahrzeugs weiter reduzieren, ohne Abstriche an Sicherheit und Komfort. Dabei spielen neben der Materialauswahl auch die Bauteilkonstruktion sowie die Fertigungstechnik eine wichtige Rolle: Nicht jedes Material eignet sich für jedes Bauteil.

Der höchste Anteil am Gesamtgewicht eines Fahrzeugs entfällt mit 35 Prozent auf den Rohbau. Es folgen das Fahrwerk mit 25 Prozent, die Komfort- und Sicherheitsausstattungen mit 20 Prozent sowie Motor und Getriebe mit 20 Prozent. Damit ist es am effektivsten, am Rohbau anzusetzen. Hier verwenden wir anstelle der herkömmlichen Stahlsorten zunehmend hoch- und ultrahochfeste Legierungen. Bei der neuen S-Klasse ist es uns gelungen, durch Leichtbauverbesserungen im Rohbau wie auch in anderen Komponenten das Fahrzeuggewicht im Vergleich zum Vorgängermodell um fast 100 Kilogramm zu reduzieren.

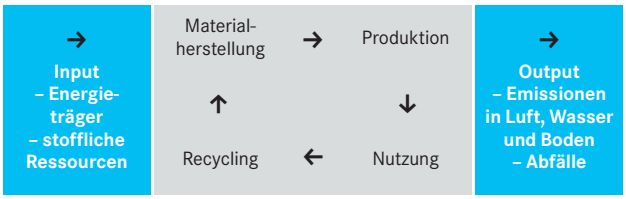
Moderne Aluminiumlegierungen können bisherige Defizite in der Festigkeit des Werkstoffs ausgleichen; teilweise kann heute auch Aluminiumrezyklat eingesetzt werden. In der Kofferraummulde des Mercedes-Benz SL verwenden wir zum Beispiel eine Legierung, die mit einem Aluminiumrezyklatanteil von über 90 Prozent hergestellt wird.

NANOSLIDE®-Technologien, die wir bei Sechszylinder-Dieselmotoren einsetzen, optimieren die Reibung im Motor und verringern zugleich das Motorgewicht. Auf diese Weise führt die NANOSLIDE®-Technologie bei der Mercedes-Benz M-Klasse zum Beispiel zu einer Kraftstoffersparnis von rund 3 Prozent.

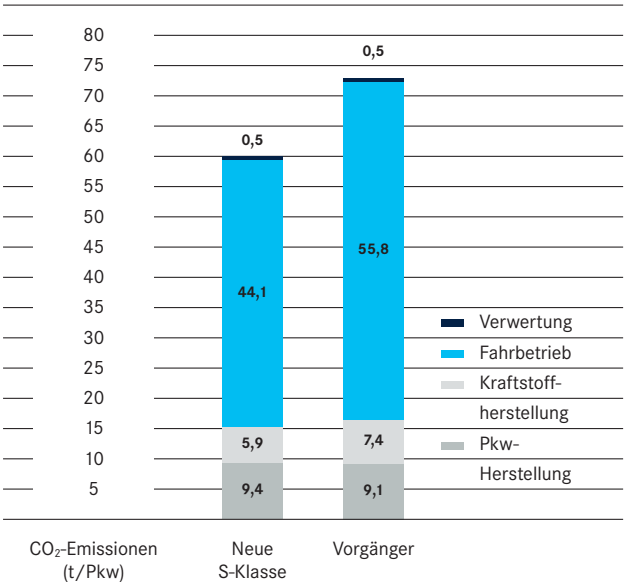
Innovationspreis IKU 2013 für NANOSLIDE®: Online 304

Stärkere Nutzung von Recyclingmaterial. Die europäische Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG gibt Verwertungsquoten vor. Außerdem fordert sie die Hersteller auf, bei der Fahrzeugherstellung mehr Recyclingmaterial zu verwenden, um so die Märkte für Rezyklatwerkstoffe zu stärken. Die Lastenhefte neuer Mercedes-Benz Modelle schreiben deshalb – wie auch im Zieleprogramm hinterlegt – vor, den Rezyklatanteil in den Pkw-Modellen kontinuierlich zu erhöhen.

09
Ganzheitliche Bilanzierung



10
CO_2-Emissionen der neuen S-Klasse im Vergleich zum Vorgängermodell



Das Umweltprofil der neuen S-Klasse

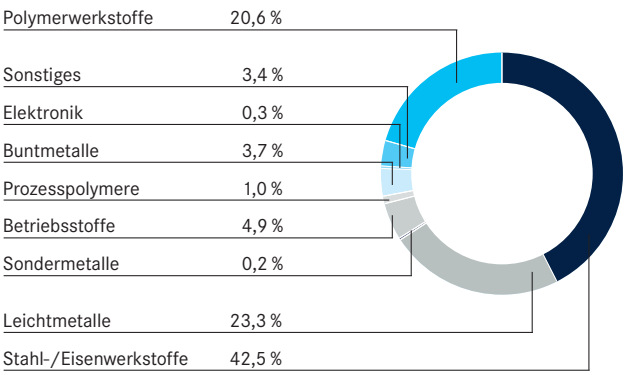
Primärenergiebedarf. Über den gesamten Lebenszyklus – von der Herstellung über die Nutzung bis zur Verwertung – errechnet sich für die neue S-Klasse ein um 17 Prozent niedrigerer Primärenergieverbrauch als beim Vorgängermodell: Es werden 181 Gigajoule eingespart; das entspricht einem Energieinhalt von rund 5.500 Litern Otto-Kraftstoff.

CO_2-Emissionen. Der Umwelteintrag der neuen S-Klasse liegt bei rund 60 t CO_2. Im gesamten Lebenszyklus verursacht das Modell bei einer Laufleistung von 300.000 Kilometern 18 Prozent (12,8 t) weniger CO_2-Emissionen als sein Vorgänger zum Marktaustritt im Jahr 2012. Im Fahrbetrieb emittiert das Fahrzeug rund 44 t CO_2. Damit ist der Fahrbetrieb für die CO_2-Emissionen wie auch den Primärenergieverbrauch ausschlaggebend.

Gesamtemissionen. Auch in weiteren Emissionskategorien ergeben sich – über den gesamten Lebenszyklus hinweg betrachtet – klare Vorteile für die neue S-Klasse. Das gilt insbesondere für die NO_x-, NMVOC-, SO_2- und CH_4-Emissionen sowie deren Wirkungen hinsichtlich Versauerung und Eutrophierung.

11

Werkstoffzusammensetzung der neuen S-Klasse nach VDA 231-106



Bei der neuen Mercedes-Benz S-Klasse gehen 42,5 Prozent des Fahrzeuggewichts auf Stahl- und Eisenwerkstoffe zurück. Es folgen die Leichtmetalle mit 23,3 Prozent und als drittgrößte Fraktion die Polymerwerkstoffe mit 20,6 Prozent.

Schon heute sind 51 Bauteile mit einem Gesamtgewicht von 47,9 Kilogramm für den Einsatz rezyklierter Kunststoffe freigegeben. Dies entspricht 2,5 Prozent des Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder gut 20 Prozent aller im Fahrzeug eingesetzten thermoplastischen Werkstoffe. Beim Vorgängermodell lag dieser Prozentsatz noch bei nur 1,1 Prozent. Ein ähnlich positives Bild ergibt sich bei den nachwachsenden Rohstoffen. Ihr Anteil liegt ebenfalls bei 2,5 Prozent des gesamten Fahrzeuggewichts.

Unsere entwicklungsbegleitenden Untersuchungen zum Rezyklateinsatz konzentrieren sich vor allem auf den Bereich der thermoplastischen Kunststoffe. Denn anders als bei Stahl- und Eisenwerkstoffen, denen bereits im Ausgangsmaterial ein erheblicher Anteil sekundärer Werkstoffe beigemischt wird, ist es bei den Kunststoffanwendungen nötig, das Recyclingmaterial jeweils separat für das betreffende Bauteil zu erproben und freizugeben.

Sandwichstrukturen aus Recyclingpapier. Nach dem Vorbild der Honigwabe hat Daimler eine neuartige Struktur für Leichtbauteile entwickelt. Den Kern des innovativen Materialverbundes bilden Waben aus Recyclingpapier. 2013 ging zunächst eine Hutablage mit der Sandwichstruktur bei Mercedes-Benz in Serie. Sie ist nur halb so schwer wie vergleichbare Bauteile aus herkömmlicher Fertigung. Durch die Herstellung in nur einem Fertigungsschritt werden bis zu 50 Prozent CO_2 eingespart. Zudem kann der Wabenkern als Spritzgussgranulat wiederverwertet werden.

Nachwachsende Rohstoffe bieten viele Vorteile:
- Im Vergleich zur Verwendung von Glasfasern verringern Naturfasern wegen ihrer geringeren Dichte meist das Bauteilgewicht,
- sie können mit etablierten Technologien verarbeitet werden,
- die aus ihnen hergestellten Produkte sind in der Regel gut verwertbar,
- bei energetischer Verwertung ist ihre CO_2-Bilanz fast neutral, da nur so viel CO_2 freigesetzt wird, wie die Pflanze während des Wachstums aufgenommen hat,
- sie tragen dazu bei, den Verbrauch fossiler Ressourcen zu reduzieren.

Naturmaterialien in der neuen S-Klasse. 87 Bauteile der neuen S-Klasse werden unter Verwendung nachwachsender Rohstoffe hergestellt; sie wiegen insgesamt 46,1 Kilogramm. Damit hat sich das Gesamtgewicht der mit Naturmaterialien hergestellten Komponenten gegenüber dem Vorgängermodell um 8 Prozent erhöht.

Innovative Fahrzeug- und Antriebstechnologien.

Unser Ziel ist es, unseren Kundinnen und Kunden sichere, effiziente und emissionsarme Fahrzeuge und Dienstleistungen anzubieten. So wollen wir Mobilität auch für kommende Generationen sicherstellen. Unsere Vision ist dabei ein intelligenter Antriebsmix. Die zentralen Entwicklungsschwerpunkte für neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern haben wir in unserer Initiative „Der Weg zum emissionsfreien Fahren“ festgelegt:
- Weiterentwicklung unserer Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren mit dem Ziel, Verbrauch und Emissionen deutlich zu senken,
- weitere Effizienzsteigerung durch Hybridisierung,
- Elektrofahrzeuge mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieb.

Lokal emissionsfrei in 14 Märkten. Der smart fortwo electric drive ist mittlerweile bereits in 14 Märkten weltweit erhältlich. Wir führen ihn schrittweise in allen smart Kernmärkten ein.
Umweltbroschüre für den smart for two electric drive: Online 305

Grüner Strom für jeden smart fortwo electric drive. Elektrofahrzeuge helfen vor allem dann, Treibhausgasemissionen zu reduzieren oder zu vermeiden, wenn sie regenerativ erzeugten Strom tanken. Im Rahmen eines Pilotprojekts speist Daimler zusätzliche regenerativ erzeugte Energie ins deutsche Stromnetz ein – so viel, wie für den Betrieb der in Deutschland verkauften smart fortwo electric drive benötigt wird. Dabei verzichtet Daimler bewusst auf die Förderung durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG).
Grüner Strom – Erzeugung und Verbrauch: Online 306

Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb eignen sich wegen ihrer größeren Reichweite und der schnelleren Betankung auch für lange Strecken. Der Strom wird direkt an Bord aus Wasserstoff erzeugt, der wie bei einem herkömmlichen Fahrzeug getankt wird. Daimler treibt gemeinsam mit Partnern aus Politik und Energiewirtschaft den Aufbau einer flächendeckenden Wasserstoffinfrastruktur voran. Denn nur wenn ausreichend Tankstellen zur Verfügung stehen, wird das emissionsfreie Fahren auch über längere Distanzen für Kunden attraktiv.
Citaro Hybridbusse mit Plug-in-Technik in Stuttgart: Online 307

12

Antriebstechnologien von Daimler

Anteile in Prozent[1]	Fahrzeuge mit Ottomotor	Fahrzeuge mit Dieselmotor	Fahrzeuge mit Gasantrieb (Erdgas/Flüssiggas)	Fahrzeuge mit Hybridantrieb	Fahrzeuge mit Elektroantrieb
Europa	26,7	72,1			
NAFTA	58,4	41,0			
Japan	55,6	43,1	0,2	0,5	0,2
China	66,1	33,3			
Gesamt	44,9	54,3			

[1] Grundlage Fahrzeugabsatz 2013 in den jeweiligen Märkten

Kraftstoffe.

Daimler entwickelt nicht nur kraftstoffsparende und umweltschonende Antriebe, wir beteiligen uns auch an der Erforschung alternativer Kraftstoffe. Sie sind für uns ein weiterer wichtiger Weg, Emissionen zu vermeiden und unabhängiger von fossilen Energiequellen zu werden.

Im Herbst 2013 haben wir im Rahmen der „Initiative H_2 Mobility“ konkrete Planungen für ein bundesweites H_2-Tankstellennetz mit auf den Weg gebracht. Die Zahl der öffentlichen Wasserstofftankstellen soll damit von heute 15 auf über 100 im Jahr 2017 und rund 400 bis 2023 anwachsen. Ziel ist es, zwischen den Ballungsgebieten mindestens alle neunzig Autobahnkilometer eine H_2-Tankstelle anzubieten. Weiter soll nach der Planung ab 2023 jede Metropolregion über mindestens zehn Wasserstoffstationen verfügen. Der Gesamtinvestitionsbedarf für das Projekt wird bei 350 Mio. Euro liegen.

Unsere Kraftstoff-Roadmap: Online 308
Onlinetool berechnet Energiebilanz: Online 309

Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen.

Im Lebenszyklus eines Fahrzeugs entfällt der größte Teil des Primärenergieverbrauchs und der CO_2-Emissionen auf die Nutzungsphase. Bei einem Pkw mit Verbrennungsmotor sind dies etwa 80 Prozent. Die verbleibenden 20 Prozent gehen fast gänzlich auf die Herstellung zurück. Bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb sind die CO_2-Emissionen während der Nutzungsphase geringer. Gleichzeitig steigt jedoch meist der Primärenergieverbrauch bei der Herstellung, bedingt durch Bauteile wie Batterien und Elektromotoren.

Daimler arbeitet intensiv daran, die Emissionen aus allen Phasen des Produktlebenszyklus weiter zu reduzieren. Durch das Optimieren unserer BlueEFFICIENCY-Maßnahmen und den Markteintritt der neuen Modelle konnten wir die CO_2-Emissionen unserer Neuwagenflotte 2013 erneut deutlich senken.

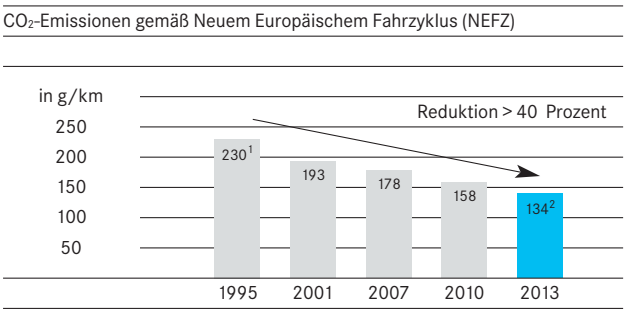
Fahrzeugdaten aller Modelle: Online 310

Die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Gesamtflotte von Mercedes-Benz Cars in Europa lagen im Berichtsjahr bei 134 Gramm pro Kilometer. Damit haben wir über die letzten 5 Jahre eine Verringerung um über 22 Prozent erreicht. Die Verbesserung allein im Jahr 2013 betrug 4,3 Prozent. Unser Ziel ist es, die CO_2-Emissionen unserer Neuwagenflotte in Europa bis zum Jahr 2016 auf 125 Gramm pro Kilometer zu senken.

Höhere Kraftstoffeffizienz für Pkw und Transporter. Mit den besonders sparsamen BlueEFFICIENCY-Modellen verringern wir den Verbrauch und die CO_2-Emissionen unserer Mercedes-Benz Pkw und Transporter im Vergleich zu den Vorgängerfahrzeugen bei einzelnen Modellen um bis zu 30 Prozent. Dazu tragen zum Beispiel Motoren mit kleinem Hubraum und Turbolader, Leichtbau, aerodynamische Optimierungen, rollwiderstandsarme Reifen, ein bedarfsgerechtes Energiemanagement und eine Start-Stopp-Automatik bei. Letztere bieten wir seit 2013 bereits für alle Pkw-Baureihen von Mercedes-Benz Cars an.

13

Entwicklung der CO_2-Emissionen im Durchschnitt der Mercedes-Benz Cars Pkw-Flotte in Europa (EU 27) 1995–2013



[1] 1995 inklusive der als M1-Fahrzeuge zugelassenen Transporter – alle anderen Jahre ohne Transporter
[2] 2013: M1-Fahrzeuge 136 g/km

Verbrauchssenkung bei der neuen S-Klasse. Eine Vielzahl aufeinander abgestimmter Maßnahmen an der Karosserie, den Motoren und den Nebenaggregaten verringert den Kraftstoffverbrauch der neuen S-Klasse. Dazu gehören

- reibungsoptimierte Motoren, Direkteinspritzung und Wärmemanagement,
- serienmäßige ECO Start-Stopp-Funktion,
- eine Kraftstoff- und eine Ölpumpe, die ihre Leistung dem Bedarf anpassen,
- das reibungsoptimierte 7-Gang-Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS,
- Fuel-Economy-Hinterachsgetriebe mit Kegelrollenlagern und Leichtlauföl,
- aerodynamisch optimierte Teile wie Kühlerjalousie, Unterboden- und Hinterachsverkleidung,
- Reifen mit optimiertem Rollwiderstand,
- Radlager mit reduzierter Reibung,
- Leichtbaumaterialien, die das Gewicht reduzieren,
- ein intelligentes Generatormanagement, durch das Bremsenergie rekuperiert und in die Batterie zurückgespeist wird,
- die ECO-Thermo-Cover-Technologie, die beim S 300 BlueTEC HYBRID dafür sorgt, dass Restwärme des Motors über Nacht gespeichert wird, um Kaltstartverluste zu minimieren.

Auch bei den leichten Nutzfahrzeugen setzt die geltende Gesetzgebung anspruchsvolle Ziele. So dürfen die Emissionen in der europäischen Flotte ab 2017 den Wert von 175 Gramm pro Kilometer nicht mehr übersteigen. Für 2020 ist ein Ziel von 147 Gramm pro Kilometer vorgesehen. Der Gesamtflottendurchschnitt unserer leichten Nutzfahrzeuge in Europa lag 2013 bei 201 Gramm CO_2 pro Kilometer, wir haben damit unseren Verbrauch im Vergleich zum Vorjahr um gut 4 Prozent reduziert und unseren Zielwert für 2014 schon heute erreicht.

Emissionsarm und sparsam: der neue Serien-Linienbus Citaro. Mit seinen neuen Motoren ist der Mercedes-Benz Citaro der erste in Serie gebaute Linienbus nach Abgasstufe Euro VI. Doch mehr noch: In Sachen Sparsamkeit lässt er seinen Vorgänger klar hinter sich. Zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs um über 8 Prozent tragen vielfältige Maßnahmen bei. Zum Beispiel:

- Mithilfe eines Rekuperationsmoduls erzeugt der Citaro in Schubphasen ohne Kraftstoffeinsatz Strom. Dieser wird eingesetzt, um in Zugphasen Nebenverbraucher wie Gebläse und Beleuchtung mit Energie zu versorgen. So wird Motorlast reduziert, der Verbrauch sinkt.

- In der Schubphase kostenlos erzeugter Strom wird in Doppelschichtkondensatoren (Supercaps) gespeichert und beim Beschleunigen genutzt.
- Auch der neue, effizienzoptimierte und elektronisch geregelte zweistufige Luftpresser gewinnt im Schubbetrieb Energie zurück. Durch das Verfahren sinken der Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen des Citaro einsatzabhängig um mehr als drei Prozent.
- Batterie- und Generatormanagement sparen ebenfalls Kraftstoff und erhöhen gleichzeitig die Lebensdauer der Komponenten.
- Die abgesenkte Türhöhe der Eingänge zwei und drei verringert den Luftverbrauch beim Neigen (Kneeling) des Busses für den ebenerdigen Einstieg der Fahrgäste. Dies spart weitere 0,4 bis 0,5 Prozent Kraftstoff.

Im Jahr 2013 erhielt der neue Citaro BlueTec 6 den KS Energie- und Umweltpreis „Goldener Öltropfen“. Hiermit prämiert der Automobilclub KRAFTFAHRER-SCHUTZ e.V. (KS) technische Entwicklungen, die sparsames und umweltschonendes Fahren unterstützen.

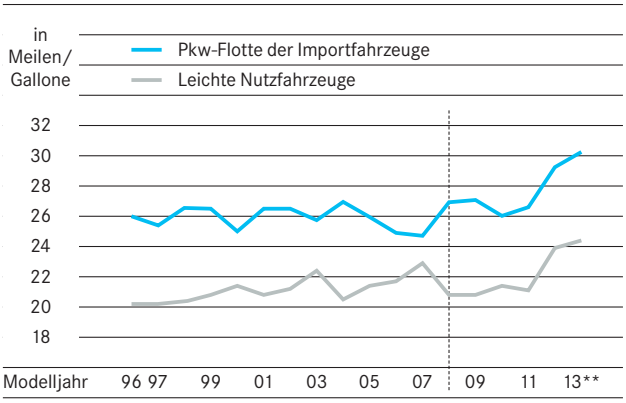
Flottenwerte in den USA. In den USA gelten zwei aufeinander abgestimmte Flottenvorgaben zur Begrenzung von Treibhausgasen: die „Greenhouse Gas“-Standards-Standards (GHG) und die „Corporate Average Fuel Economy“-Standards (CAFE). Der CAFE-Flottenwert wird für jedes Modelljahr anhand der verkauften Fahrzeuge und der jeweiligen Fuel-Economy-Werte berechnet. Pro 0,1 mile per gallon, um die der Grenzwert unterer füllt wird, muss der Hersteller für jedes abgesetzte Fahrzeug 5,50 US-Dollar an den Staat abführen. Für die Flotten der Pkw und der Light Trucks hatte Daimler für das Modelljahr 2013 keine CAFE-Zahlungen zu entrichten. Die im Modelljahr 2013 eingeführten Verbrauchstechnologien haben dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Mehr zu CAFE: Online 311

Fuel Economy beim neuen Freightliner: Online 312

14

Daimler: CAFE*-Werte Pkw und leichte Nutzfahrzeuge 1996–2013 in den USA



Die Angaben gelten ab dem Modelljahr 2008 ausschließlich für die in den USA abgesetzten Mercedes-Benz und smart Fahrzeuge. Bis zum Modelljahr 2007 waren in der Flotte der leichten Nutzfahrzeuge auch nicht zum SUV-Segment gehörende Fahrzeuge der Chrysler LLC beinhaltet.

* CAFE = Corporate Average Fuel Economy
** Projektion

EPA-Zertifikat für DTNA. Bereits Anfang 2012 erhielt Daimler Trucks North America (DTNA) von der US-Umweltschutzbehörde EPA ein Zertifikat. Es bestätigt, dass alle notwendigen Prozesse zur Erfüllung des „Greenhouse Gas 2014“-Standards (GHG 14) zur vollen Zufriedenheit der Behörde eingerichtet wurden. Dies gilt für das komplette Fahrzeugprogramm von Fernverkehrs-Lkw, mittelschweren Lkw sowie Bau- und Kommunalfahrzeugen. Damit hat DTNA als erster Hersteller die ab dem Modelljahr 2013 geltenden Voraussetzungen für die Reduktion der Treibhausgasemissionen schwerer und mittelschwerer Lkw erfüllt.

Flottenwert in China. In China gelten für inländisch produzierte (Domestic) und für importierte (Import) Pkw unterschiedliche Verbrauchsvorgaben. Zugleich wird nach sechzehn Gewichtsklassen differenziert. Bezogen auf das Gewicht lag das Verbrauchsziel für die Daimler-„Domestic“-Flotte bei 9,3 Litern/ 100 km. Erreicht wurde ein Wert von 9,1 Litern/ 100 km. Für die Import-Flotte lag das Ziel bei 9,7 Litern/ 100 km, während 8,4 Liter/ 100 km erreicht wurden.

Trainings für Fahrerinnen und Fahrer. Durch eine wirtschaftliche und vorausschauende Fahrweise lässt sich der Kraftstoffverbrauch um bis zu 10 Prozent verringern. Wie das geht, zeigen wir in den Mercedes-Benz Eco-Trainings, die wir für Pkw- und Nutzfahrzeuge anbieten.

Mehr zu unseren Eco-Trainings: Online 313

Spritspartipps: Online 314

Schadstoffemissionen.

Um die Schadstoffemissionen unserer Pkw und Nutzfahrzeuge weiter zu reduzieren, nutzen wir modernste Technologien. Unser Ziel ist es, auch künftige Emissionsanforderungen möglichst schon im Voraus zu erfüllen.

15

Anteil der 2013 in Europa zugelassenen Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars, die geltende und zukünftige Emissionsstandards erfüllen[1]

	HC + NO_x in g/km	NO_x in g/km		Partikel in g/km		Anteil der Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars, die die entsprechenden Grenzwerte erfüllen
	Diesel	Otto	Diesel	Otto[3]	Diesel	
Euro 5	0,23	0,06	0,18	0,005	0,005	68,69 Prozent
Euro 6[2]	0,17	0,06	0,08	0,005	0,005	31,31 Prozent

[1] vorläufige Daten, da zu Redaktionsschluss nicht die Daten aller Zulassungsbehörden vorlagen.
[2] Grenzwerte für Euro 6 sind für alle Neufahrzeuge ab dem 01.01.2015 verpflichtend.
[3] Grenzwerte für die Partikelmasse gelten nur für Motoren mit Benzin-Direkteinspritzung.

In Sachen Abgas ihrer Zeit voraus. Die Benzinmotoren der neuen Mercedes-Benz A-Klasse und B-Klasse erfüllten schon bei der Markteinführung 2012 die Grenzwerte der europäischen Abgasnorm Euro 6, die ab September 2014 gilt. Doch nicht nur das. Dank innovativer Technologie unterschreiten die Direkteinspritzer auch den strengen Partikelgrenzwert der zweiten Euro-6-Stufe. Diese tritt erst 2017 in Kraft und reduziert die Partikelanzahl gegenüber der ersten Stufe noch einmal um 90 Prozent.

Umfassendes Euro-VI-Programm. Im Nutzfahrzeugbereich bietet Mercedes-Benz als erster Hersteller sein komplettes Produktportfolio in Euro-VI-Version an. 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 neue Atego für den leichten Verteilerverkehr eingeführt. Mit den Sonderfahrzeugen Mercedes-Benz Unimog und Mercedes-Benz Econic, die seit September 2013 in Wörth mit BlueTec-6-Technologie vom Band rollen, haben wir die Produktoffensive von Mercedes-Benz Lkw abgeschlossen. Auch im Busbereich stehen die Zeichen auf grün: Alle Baureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra sind inzwischen mit Euro VI verfügbar.

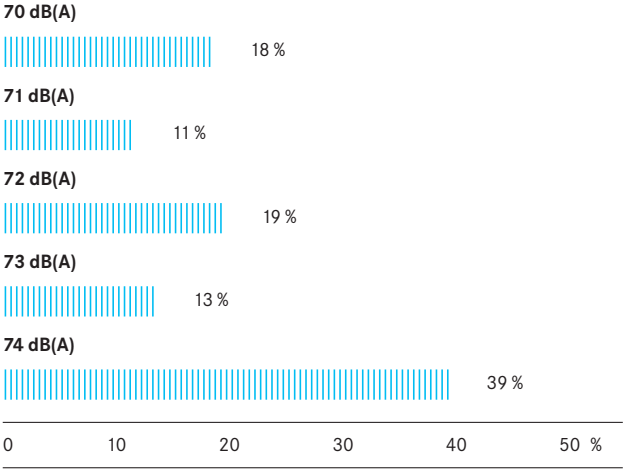
Lärmemissionen.

Der modernste Windkanal der Welt. Durch vielfältige Verbesserungen haben wir die Geräuschemissionen unserer Pkw, Lkw und Busse in den letzten Jahren deutlich verringert – und wir reduzieren sie weiter. Der neue Aeroakustik-Windkanal, der 2013 in Sindelfingen in Betrieb ging, hilft uns dabei. Investitionen von 230 Mio. Euro flossen in den Bau. Auf 4.000 Quadratmetern Fläche setzt die Anlage nun Maßstäbe in Sachen Strömungsqualität und Messtechnik. Wir führen dort Luftwiderstandsmessungen, akustische Untersuchungen und Strömungsfeldvermessungen bei Geschwindigkeiten von bis zu 265 km/h durch. Die Ergebnisse liefern die Basis, um neben dem Luftwiderstand auch die Windgeräusche unserer Fahrzeuge weiter zu verringern.

Nicht alle Herausforderungen lassen sich allerdings im Windkanal lösen. Vor allem beim Nutzfahrzeug gibt es Bereiche, in denen sich Lärm- und Verbrauchsreduktion technisch widersprechen. So dämmt zum Beispiel eine Kapselung des Antriebs die Motorgeräusche. Gleichzeitig erfordert sie jedoch eine stärkere Kühlung, die den Kraftstoffverbrauch erhöht. Dem Mehrverbrauch kann man mit höheren Einspritzdrücken begegnen, die jedoch wiederum ein härteres Verbrennungsgeräusch mit sich bringen.

16

Fahrgeräusche Pkw-Verteilung über die zugelassenen Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars in Europa 2013



Der gesetzliche Grenzwert, der für die beschleunigte Vorbeifahrt verbindlich ist, liegt bei 74 dB(A). Eine Reduktion um 3 dB(A) entspricht einer Halbierung der Schallleistung.

Ressourcenschonung.

Unser Geschäft ist naturgemäß mit einem hohen Materialeinsatz verbunden. Einer unserer Entwicklungsschwerpunkte liegt deshalb darauf, den Bedarf an natürlichen Ressourcen möglichst gering zu halten. Wir versuchen insbesondere, den Einsatz von Rohstoffen, die nur begrenzt verfügbar sind und häufig auch einen größeren „ökologischen Rucksack“ mit sich tragen, schon in frühen Entwicklungsstadien einzugrenzen. Neben dem sparsamen Umgang mit den Ressourcen spielen die Aufarbeitung von Bauteilen und das Recycling eingesetzter Rohstoffe eine wichtige Rolle.

Durchgehend hohe Recyclingfähigkeit. Während der Entwicklung eines Fahrzeugs erstellen wir auch ein Recyclingkonzept, in dem alle Bauteile und Werkstoffe auf ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses hin analysiert werden. Dadurch sind alle Mercedes-Benz Modelle zu 85 Prozent recyclingfähig und zu 95 Prozent verwertbar.
Schwerpunkte unseres Engagements in diesem Bereich sind:
- der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchtteile durch das Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center (GTC),
- die Aufarbeitung sogenannter Tauschteile (Remanufacturing) und
- das Werkstattentsorgungssystem MeRSy Recycling Management.

Remanufacturing: Online 315
Werkstattentsorgung und Altfahrzeugrücknahme: Online 316

Recycling von Komponenten für die Elektromobilität. Im Forschungsprojekt „LiBRi“ (Lithium Battery Recycling Initiative) haben wir zusammen mit Lieferanten und Entsorgungspartnern Erkenntnisse zum Recyceln von Lithium-Ionen-Batterien gesammelt. Daraus gingen innovative Recyclingkonzepte hervor, die es ermöglichen, die wertvollen Bauteile und Inhaltsstoffe in hoher Qualität wiederzugewinnen. Um Hochvoltbatterien zu recyceln, haben wir am Standort Mannheim ein zentrales Aufarbeitungszentrum eingerichtet.

Beteiligt sind wir auch an „MoRe“ (Motor Recycling von Elektromotoren). Im Rahmen dieses vom Bundesforschungsministerium (BMBF) geförderten Projekts betrachtet ein Konsortium aus Industrie und Forschung die gesamte Wertschöpfungskette, von der Auslegung und Fertigung der Motoren bis zum Wiedereinsatz im Fahrzeug. Die Experten untersuchen verschiedene Aspekte des Recyclings von Elektromotoren:
- den Ausbau der Magnete aus den Altmotoren,
- die Reparatur und anschließende Wiederverwendung des Elektromotors und seiner Komponenten,
- die werk- und rohstoffliche Wiederverwertung von Magnetmaterialien und Seltenen Erden.

Mobilitätskonzepte und Services.

Gerade in Ballungsgebieten stoßen Verkehrsinfrastruktur und Transportsysteme heute vielfach an ihre Grenzen. Vor diesem Hintergrund hat Daimler eine Reihe innovativer Mobilitätskonzepte entwickelt:

- **car2go** stellt in verschiedenen Städten Europas und Nordamerikas flächendeckend smart fortwo Fahrzeuge bereit, die nach einmaliger Registrierung rund um die Uhr und spontan gemietet werden können. Im Rahmen eines Forschungsprojekts untersuchen wir derzeit das Nutzerverhalten und die Umweltwirkungen des Mobilitätskonzepts.

www.car2go.com

- **moovel** zeigt Nutzern, wie sie am besten von A nach B kommen. Dazu bündelt die Mobilitätsplattform Angebote unterschiedlichster Mobilitätsanbieter und präsentiert passende Fahrtoptionen per App und mobiler Webseite. Hilfreiche Erfahrungen hierfür haben wir bereits mit dem Ad-hoc-Mitfahrsystem car2gether gesammelt.

www.moovel.com

- **Bus Rapid Transit (BRT)** gestaltet den Busverkehr in Großstädten effizienter. In dem Nahverkehrssystem fahren Linienbusse mit hoher Taktfrequenz auf ihnen vorbehaltenen Spuren mit separater Ampelschaltung.

Mehr zu unseren Mobilitätskonzepten und Services: Online 317

17

Mobilitätskonzepte und Services in mehr als 20 Städten weltweit (Stand: 31.12.2013)

car2go	Deutschland	Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Köln, München, Stuttgart, Ulm/Neu-Ulm
	Großbritannien	Birmingham, London
	Niederlande	Amsterdam
	Österreich	Wien
	Kanada	Calgary, Montreal, Toronto, Vancouver
	USA	Austin, Columbus, Denver, Miami, Mineapolis, Portland, San Diego, Seattle, Washington D.C.
moovel	Deutschland	Berlin, Stuttgart
	Italien	Mailand
BRT	Kolumbien	Bogotá, Pereira
	Türkei	Istanbul
	Mexiko	Mexiko-Stadt
	Frankreich	Nantes
	Chile	Santiago de Chile
	Brasilien	São Paulo

Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit.

Maximale Sicherheit für Fahrer, Mitfahrer und alle anderen Verkehrsteilnehmer gewährleisten, Emissionen und Geräusche vermeiden – das sind die Ziele, die wir mit unseren Strategien zur Sicherheit und zum emissionsfreien Fahren verfolgen.

Unsere Produkte und Leistungen müssen bei Lieferung die vertraglich festgelegten Kriterien für Qualität sowie für aktive und passive Sicherheit erfüllen und ihrem Verwendungszweck gemäß sicher genutzt werden können. Deshalb sorgen wir bereits bei der Entwicklung und Konstruktion unserer Fahrzeuge dafür, dass keine Fehler entstehen. Auch in der Produktion, im Vertrieb und nach der Übergabe der Fahrzeuge gelten unsere Pflichten zur Sicherheit. Die Daimler-Richtlinie „Produktsicherheit“ regelt die hierfür notwendigen Anforderungen, Aufgaben, Aktivitäten und Zuständigkeiten. Potenzielle Gefährdungen können wir mithilfe der weltweiten Produktbeobachtung frühzeitig erkennen. Die Prozesse und Abläufe für geeignete Gegenmaßnahmen wie Warnungen, Kundendienstmaßnahmen etc. sind definiert.

Sicherheit der Fahrzeuge.

Sicherheit ist eine unserer zentralen Verpflichtungen den Kunden und auch allen anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber. Bereits seit 1969 untersuchen Mercedes-Benz Experten in der unternehmenseigenen Unfallforschung kritische Verkehrssituationen und reale Unfälle mit Mercedes-Benz Fahrzeugen. Unser ganzheitliches Sicherheitskonzept der „Integralen Sicherheit“ ist deshalb konsequent auf das reale Verkehrs- und Unfallgeschehen abgestimmt. Sein Kern ist die Synergie von aktiver und passiver Sicherheit.

Systeme zur Unfallvermeidung. Die Wirksamkeit von Systemen, die Unfällen vorbeugen, wurde in den letzten Jahren vielfach nachgewiesen. In unseren Fahrzeugen sorgt eine Vielzahl derartiger Systeme für maximale Sicherheit.

Sicherheitssysteme in der neuen S-Klasse: Online 318

Automatischer Notruf. Der Mercedes-Benz Fahrzeugnotruf eCall kann bei einem schweren Unfall die Rettungsdienste automatisch verständigen. Binnen weniger Minuten erhalten die Helfer umfassende Informationen, darunter die genaue GPS-Position des Fahrzeugs. Gleichzeitig werden die Positionsdaten auch an die Notruf- und Serviceleitstellen übermittelt. Auch manuell lässt sich ein Notruf absetzen.

Aktive Sicherheit für Nutzfahrzeuge. Dank verbesserter Sicherheitstechniken sind immer weniger Nutzfahrzeuge an Unfällen beteiligt. Auch die Unfallschwere hat abgenommen. Weitere Sicherheitsgewinne lassen sich heute vor allem im Bereich der aktiven Sicherheit erreichen. Mercedes-Benz stellt für moderne Busse und Lkw wie den Actros umfangreiche Assistenz- und Sicherheitssysteme zur Verfügung, vom Abstands-Tempomat über den Spur-Assistenten bis hin zum Notbrems-Assistenten „Active Brake Assist“.

Trainings für mehr Sicherheit. Berufsfahrer im Güter- und Personenverkehr müssen sich regelmäßig in Sachen Sicherheit fortbilden. Dazu verpflichtet sie die EU-Richtlinie 2003/59. Als erster Lkw-Hersteller in Deutschland bot Mercedes-Benz bereits 2008 ein staatlich anerkanntes Qualifizierungsangebot an. Seither haben wir mehr als 45.000 Fahrer geschult. Mittlerweile ist das Fahrertraining Bestandteil der Mercedes-Benz Schulungsprogramme.

Betrieblicher Umweltschutz.

Daimler folgt einem integrierten Ansatz des Umweltschutzes. Wir setzen an den Ursachen möglicher Umweltbeeinträchtigungen an. Negative Auswirkungen unserer Tätigkeit verringern wir mithilfe wirkungsvoller Umweltmanagementsysteme und modernster Technologien. So fördern wir den Klimaschutz, schonen wertvolle Ressourcen und tragen zur Erhaltung einer lebenswerten Umwelt bei – an unseren Standorten und darüber hinaus.

In den Umwelt- und Energieleitlinien des Daimler-Konzerns haben wir unseren Anspruch einer umfassenden Umweltvorsorge formuliert. Detaillierte Vorgaben für das konzernweite Umweltmanagementsystem sind im Umweltmanagementhandbuch festgelegt. Hinzu kommen interne Standards, etwa zum Umgang mit Gefahrstoffen, zum Abfallmanagement, zu Boden- und Grundwasserverunreinigungen.

Alle Kennzahlen des Bereichs: Online 400
Unsere Umwelt- und Energieleitlinien: Online 401

Organisation. Im Auftrag des Daimler-Vorstands vertritt der Vorstand Konzernforschung & Entwicklung Mercedes-Benz Cars die Umweltschutzanliegen des Konzerns. Verschiedene Organisationseinheiten sorgen für eine zentrale Steuerung, Vernetzung und Kommunikation der Umweltbelange:

- Der Konzern-Umweltbevollmächtigte koordiniert als Beauftragter des Vorstands das konzernweite Umweltmanagement und berät die Unternehmensleitung in Umweltfragen.
- Der Konzernumweltschutz nimmt die damit zusammenhängenden operativen Aufgaben des übergreifenden konzernweiten Umweltmanagements wahr. Dazu gehören die Analyse gesetzlicher Anforderungen, die Definition und Weiterentwicklung von Umweltschutzstandards, die Umweltberichterstattung und das produktionsbezogene Umweltschutzrisikomanagement.
- Regionale Gremien in Europa, Asien, Nord- und Südamerika sorgen dafür, dass lokale und regionale Besonderheiten im produktionsbezogenen Umweltschutz berücksichtigt und in Abstimmung mit dem Konzernumweltschutz und dem Konzern-Umweltbevollmächtigten zielgerichtet gesteuert werden.

Schulung. In Sensibilisierungs- und Schulungsprogrammen bildet Daimler Mitarbeiter und Führungskräfte regelmäßig zu praxisbezogenen Themen des betrieblichen Umweltschutzes und zu Fragen der Umweltverantwortung fort. Außerdem schulen wir unsere Auditoren, die die Umweltmanagementsysteme unserer Werke überprüfen. „Refresher-Kurse“ zum Umweltmanagement bieten Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch.

Steuerung. Um Umweltrisiken bereits im Vorfeld auszuschließen oder einzudämmen, prüfen wir unsere Standorte regelmäßig nach weltweit einheitlichen Standards. Lieferanten müssen unsere Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllen und wir erwarten die Nutzung eines zertifizierten Umweltmanagements nach ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards. Zusätzlich haben wir in unseren Mercedes-Benz Lastenheften Anforderungen an die Umweltverträglichkeit gelieferter Bauteile definiert. Vorgaben zur Materialauswahl, zu Stoffverboten und Recyclinganforderungen sowie zur Einhaltung von Umweltschutzgesetzen sind zudem in den Mercedes-Benz Vertragsbedingungen enthalten.

Mehr zu Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette: S. 55

Zertifizierung. Unsere Produktionsstandorte sind weltweit nach ISO 14001 zertifiziert und werden regelmäßig auf die Anforderungen dieses Umweltmanagementsystems hin auditiert. Damit arbeiten über 98 Prozent aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen eines zertifizierten Umweltmanagementsystems. Darüber hinaus besitzen fast alle deutschen Standorte das Zertifikat nach der EU-Umweltauditverordnung EMAS. Zudem haben wir bereits an 15 Standorten – einschließlich der großen Werke – Energiemanagementsysteme nach ISO 50001 zertifiziert.

Umwelterklärungen der Werke: Online 402

Kosten des Umweltschutzes. Unsere Investitionen in Umweltschutzanlagen und Anlagen mit integriertem Umweltschutz beliefen sich 2013 auf rund 140 (Vorjahr: 84) Mio. Euro, wobei die Maßnahmen des integrierten Umweltschutzes nicht immer klar zu separieren sind. Die laufenden Aufwendungen im Umweltschutz für Personal, Betrieb und Entsorgung lagen bei rund 432 (Vorjahr: 414) Mio. Euro. Für umweltschutzbezogene Entwicklungsprojekte wie alternative Antriebe, moderne Abgasnachbehandlungstechnologien und Effizienzsteigerungen beim Fahrzeug haben wir konzernweit rund 2,5 (Vorjahr: 2,4) Mrd. Euro aufgewendet.

Grundlagen der Datenerfassung. Bei der Erfassung der Umwelt- und Energiedaten berücksichtigen wir alle relevanten Standorte, die mehrheitlich zum Daimler-Konzern gehören. Details zu Ansatz und Vorgehen finden Sie im Internet.

Datenübersicht und Details zur Datenerfassung: Online 403

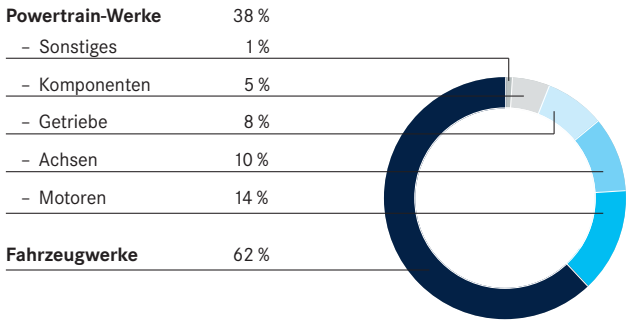
Energieeffizienz und CO_2-arme Produktion.

Zielsetzung. Konzernweit wollen wir die produktionsbedingten CO_2-Emissionen pro Fahrzeug bis 2015 gegenüber den Werten von 2007 um 20 Prozent senken. Für die europäischen Werke haben wir uns zusätzlich das Ziel gesetzt, die absoluten CO_2-Emissionen im Vergleich zum Referenzzeitraum 1992 bis 1994 um 20 Prozent zu verringern. Um diese Ziele zu erreichen, führen wir neue energiesparende Fertigungsmethoden ein, erhöhen die Effizienz bestehender Prozesse, nutzen kohlenstoffarme Energieträger und greifen, wo möglich, auf erneuerbare Energieträger zurück.

18
Daimler-Konzern – Energieverbrauch

in GWh	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Kraftstoffe	315	322	325	328	272	284
Koks	69	139	181	169	140	191
Flüssiggas	108	99	96	92	119	100
Heizöl	78	84	104	97	135	161
Erdgas	4.971	4.305	4.161	4.072	3.523	4.412
Fernwärme	973	949	913	1.085	907	989
Strom	4.545	4.870	4.685	4.456	3.856	4.788

19
Hohe Fertigungstiefe bei Mercedes-Benz Cars



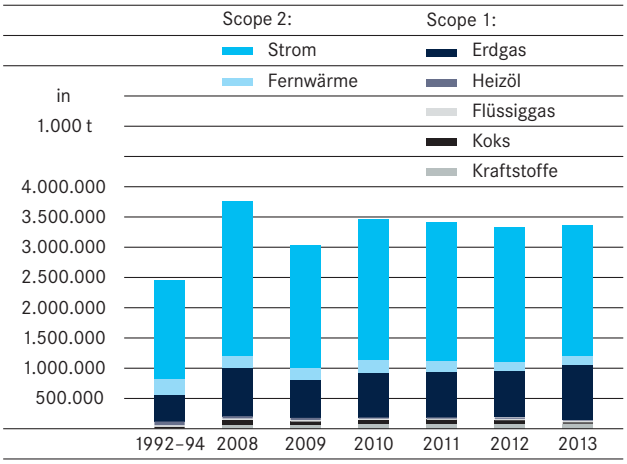
Durch unseren im Wettbewerbsvergleich hohen Eigenfertigungsanteil bilden wir auch einen höheren Anteil der Umweltauswirkungen in unseren eigenen Bilanzen ab. Allein das Getriebe, bei anderen Herstellern ein nicht berücksichtigtes Kaufteil, hat einen Anteil von rund 8 Prozent am Energieverbrauch in unserem Pkw-Bereich.

CO_2-Emissionen. Mit der erhöhten Produktion stieg 2013 der Energieverbrauch dank unserer Energieeffizienzmaßnahmen nur unterproportional an, während die CO_2-Emissionen etwa gleich blieben. Damit ergeben sich für alle Geschäftsfelder deutlich zurückgehende spezifische CO_2-Emissionen. Aus der Verbrennung fossiler Energieträger sowie dem Bezug von Strom und Fernwärme aus externer Erzeugung ergibt sich der Gesamtausstoß, wie in den Grafiken 20 und 21 dargestellt.

Klimafreundliche Energieversorgung. Bei der Wärmeversorgung unserer Werke setzen wir auf den kohlenstoffarmen Energieträger Erdgas und nutzen, wo verfügbar, Fernwärme. An vielen Standorten sind hocheffiziente Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen im Einsatz, die entweder Daimler selbst oder ein regionaler Versorger betreibt. Der konsequente Ausbau von Blockheizkraftwerken (BHKW) ist ein wichtiger Eckpfeiler unserer klimafreundlichen Energieversorgung. Von 2011 bis 2013 haben wir über 25 BHKW-Module mit einer Kapazität von rund 150 MW errichtet. Allein damit können wir rund 5 Prozent unseres Strom- und Wärmebedarfs CO_2-optimiert bereitstellen.

An mehreren Standorten in Deutschland, den USA und in Indien betreiben wir Fotovoltaikanlagen auf unseren Dächern oder stellen Dachflächen für Betreibergesellschaften zur Verfügung. Auf diese Weise werden mehr als 65.000 Quadratmeter Dachfläche zur CO_2-neutralen Stromerzeugung genutzt.

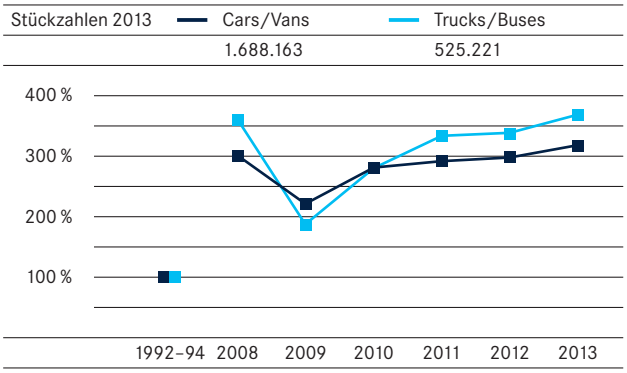
20
Direkte und indirekte CO_2-Emissionen aus der Produktion



21
Direkte und indirekte CO_2-Emissionen Daimler-Konzern

in 1.000 t	1992–94	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Scope 1	541	1.009	823	932	955	960	1.052
Scope 2	1.895	2.770	2.212	2.550	2.481	2.376	2.304
Summe	2.436	3.779	3.035	3.482	3.436	3.336	3.356

22
Jährliche Fahrzeugproduktion Daimler-Konzern (1992 = 100 %)



Um die korrekte Bezugsgröße zu den Umweltdaten zu haben, werden hier nur die Produktionsvolumen der Werke berichtet, die mehrheitlich zum Daimler- Konzern gehören.

Da hierin keine Minderheitsbeteiligungen und Auftragsfertigungen enthalten sind, ist dieses Produktionsvolumen geringer als die an anderer Stelle genannten Absatzzahlen.

Für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars berichten wir erstmals vor- und nachgelagerte CO_2-Emissionen (Scope 3). Für die Produktionsvorkette sind dies 10,5 Mio. t CO_2, für die Nutzungsphase (150.000 km) der 2013 verkauften Fahrzeuge 31,5 Mio. t.

Energie sparen. Basis unserer Energieprojekte an allen Standorten ist eine genaue Bestandsaufnahme mithilfe eines dichten Netzes automatischer Zähler. Hiervon ausgehend setzen unsere Maßnahmen an vier Punkten an.

1. Um unnötigen Energieverbrauch in Produktionspausen zu vermeiden, nutzen wir intelligente Abschalt- und Stand-by-Steuerungen.
2. Weiter gehen wir die Energieverschwendung durch Druckluftleckagen, Wärmeverluste und überhöhte Prozessanforderungen (zum Beispiel Temperaturvorgaben) an. Reduktionspotenziale liegen hier nicht nur in den eigentlichen Produktionsprozessen, sondern auch in der Gebäudeinfrastruktur mit Heizung, Kühlung und Lüftung.
3. Die deutlichsten Effizienzsteigerungen erreichen wir, indem wir alte Produktionseinrichtungen durch moderne Anlagentechnik ersetzen und neue Gebäude errichten.
4. Wie erfolgreich ein Energieprojekt ist, hängt nicht zuletzt vom Engagement der Beschäftigten ab. Deshalb sensibilisieren wir unsere Mitarbeiter und Führungskräfte für Energiethemen.

Das Beispiel des Omnibuswerks Neu-Ulm zeigt, welche Erfolge auf diese Weise erreichbar sind.

Energieeffizienzprojekt Neu-Ulm: Online 404

Luftreinhaltung.

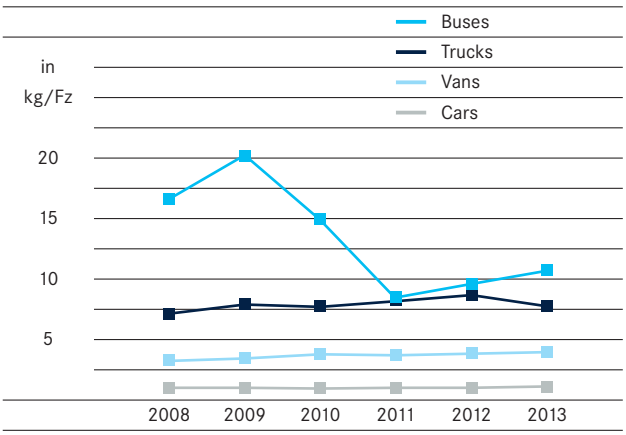
Bei der Fahrzeugherstellung werden vor allem Lösemittel (leichtflüchtige organische Kohlenstoffverbindungen, VOC) frei. Daneben gelangen Schwefeldioxid (SO_2), Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO_x) und Staub in die Atmosphäre. Die Ozonschicht schädigende Stoffe werden nur noch in geringen Restmengen emittiert, seitdem wir fast nur noch für die Ozonschicht unschädliche Kältemittel verwenden. Die Lösemittelemissionen haben wir in den letzten Jahrzehnten als Vorreiter bei der Einführung weitgehend lösemittelfreier Lacksysteme bereits drastisch verringert; insbesondere bei Mercedes-Benz Cars sind wir Benchmark im Wettbewerbsvergleich. Durch den Einsatz neuester Technologien vor allem bei der Lackierung von Nutzfahrzeugen und Aggregaten schöpfen wir weitere Reduktionspotenziale aus.

Spezifische CO-, SO_2-, NO_X-Emissionen: Online 405

Emissionsvermeidung in der Gießerei: Online 406

23

Spezifische Lösemittelemissionen (VOC) pro Fahrzeug



Abfall- und Ressourcenmanagement.

Das Wiederaufbereiten und Wiederverwenden von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist in unseren Werken seit Jahren selbstverständlich. Mittlerweile haben wir eine Recyclingquote von 90 Prozent erreicht. Innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung ermöglichen es darüber hinaus, Abfälle von vornherein zu vermeiden.

Innovatives Verfahren minimiert Abfallmengen: Online 407

24

Abfallmengen

in 1.000 t	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Abfall zur Beseitigung	74	65	68	64	43	69
Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	222	254	214	191	144	228
Schrott zur Verwertung	821	778	790	698	544	751
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	42	22	17	32	25	19
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	68	66	63	52	44	60

Um unserer besonderen Verantwortung als Abfallerzeuger nachzukommen, prüfen wir die Entsorger unserer Produktionswerke regelmäßig nach einem festgelegten Verfahren. Abfallexporte in andere Länder finden nicht statt.

Ressourcenmanagement. Als Unternehmen einer materialintensiven Industrie haben wir den Anspruch, den Rohstoffeinsatz sorgfältig zu planen und begrenzte Ressourcen möglichst sparsam einzusetzen. Einen großen Teil der in unseren Fahrzeugen enthaltenen Materialien beziehen wir als Bauteile von Zulieferern. Deren Umweltauswirkungen gehen nicht direkt in die hier vorliegende Umweltbilanz ein. Wir berücksichtigen sie aber in der ganzheitlichen Bilanzierung bei Produktentwicklung und Materialauswahl. Mit dieser Bilanzierung, die wir bisher für unsere Pkw-Baureihen einsetzen, rechnen wir den gesamten Materialeinsatz in der Produktionskette hoch, wobei auch die Abfallströme berücksichtigt werden. Die Größe und Komplexität des Daimler-Konzerns macht ein genaueres Eingehen auf Stoffströme im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung unmöglich, Details zu den einzelnen Baureihen finden sich in der jeweiligen Life-Cycle-Berichterstattung.

Produktentwicklung und Materialauswahl: S. 40 f.

25

Materialbilanz der hergestellten Fahrzeuge

in Mio. t	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Metallwerkstoffe	4,4	4,0	3,9	3,4	2,7	3,9
Sonstige Werkstoffe	1,3	1,2	1,1	1,0	0,8	1,1

Die Bilanz basiert auf bekannten Materialzusammensetzungen repräsentativer Fahrzeuge, multipliziert mit den Verkaufsstückzahlen. Als hochgerechnete Konzernbilanz birgt sie größere Ungenauigkeiten.

Durch effiziente Technologien reduzieren wir den Einsatz knapper Ressourcen auf das unerlässliche Minimum. Das stoffliche Recycling am Ende der Produktlebenszeit planen wir bereits in der Entwicklung mit ein.

Recycling von Komponenten der Elektromobilität: S. 45

Remanufacturing: Online 408

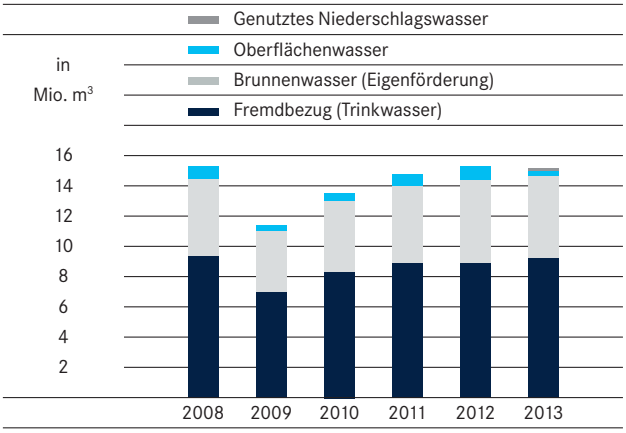
Gewässerschutz.

Es ist unser Ziel, Verunreinigungen von Gewässern zu vermeiden. Den Verbrauch der natürlichen Ressource Wasser halten wir so gering wie möglich, insbesondere in Ländern mit trockenem Klima.

Abwasserfreie Fabrik in Indien: Online 409

26

Wasserverbrauch



Die große Mehrzahl unserer Werke leitet ihre Abwässer nicht direkt in Gewässer ein, sondern nach entsprechender Vorbehandlung über die öffentliche Kanalisation in kommunale Kläranlagen. Detaillierte Angaben zu den verschiedenen Abwasserparametern finden sich in den Umwelterklärungen unserer nach EMAS zertifizierten Werke.

Umwelterklärungen der Werke: Online 410

Logistik und Mitarbeiterverkehr.

Der Zu- und Auslieferverkehr unserer Werke sowie die Arbeitswege unserer Mitarbeiter schlagen sich mit Emissionen, Lärm und Ressourcenverbrauch in unserer Umweltbilanz nieder. Die Umweltauswirkungen dieser Transporte begrenzen wir durch eine effiziente Logistik sowie die Nutzung von Bahn und Binnenschiffsverbindungen auf ein Minimum. Dienstreisen ersetzen wir, wo immer möglich und sinnvoll, durch Telefon-, Video- oder Onlinekonferenzen. Mitarbeiter an den Standorten Sindelfingen und Stuttgart erhalten verbilligte Jahrestickets für den öffentlichen Nahverkehr. Nach einer Abschätzung belaufen sich die CO_2-Emissionen aus dem weltweiten Mitarbeiterverkehr zwischen Wohnort und Arbeitsstelle auf rund 400.000 t CO_2 pro Jahr.

27

CO_2-Emissionen aus Dienstreisen (ausgehend von Deutschland)

	2013	2012	2011	2010
in 1.000 t				
Zug	0,8	0,9	0,8	0,7
Flugzeug	21,3	21,1	19,4	15,0

Lieferungen per Lkw zu unseren deutschen Werken, in das ungarische Kecskemét und das spanische Vitoria erfassen wir zentral. Ausgehend von Tonnage und Lkw-Kilometern lassen sich die CO_2-Emissionen näherungsweise bestimmen. Der Anstieg der Werte seit 2012 erklärt sich aus der gestiegenen Produktion und dem Neuanlauf in Ungarn.

Grüne Logistik – Bahnverkehr im Produktionsverbund: Online 411

28

Lkw-Zulieferung Deutschland und Vitoria, Spanien (IBLIS)

	2013	2012	2011	2010
Lkw-Kilometer in Mio. km	173	166	159	135
Beförderte Tonnen in Mio. t	4,3	4,4	4,4	3,7
CO_2-Emissionen in 1.000 t	139	133	119	101

Naturschutz, Boden und Biodiversität.

Unsere Produktionswerke umfassen eine Fläche von insgesamt rund 4.900 Hektar. 59 Prozent davon sind durch Gebäude oder Verkehrsflächen versiegelt. Da Boden ein begrenztes öffentliches Gut ist, nutzen wir Flächen möglichst effektiv, etwa durch eine mehrstöckige, dichte Bebauung. Außerdem gestalten wir offene Flächen innerhalb unserer Werke nach Möglichkeit so, dass sie einheimischen Pflanzen und Tieren als Lebensraum dienen können. Damit lässt sich selbst inmitten von Industriearchitektur zur Erhaltung der Biodiversität beitragen. Zum Beispiel haben Wanderfalken an Kaminen unserer Werke Wörth und Sindelfingen eine neue Heimat gefunden. Im Werk Tuscaloosa sorgen eine natürliche Vegetation und Biber mit ihren Dämmen für die Rückhaltung und Vorklärung von Regenwasser. Wegen der Art der Flächennutzung sowie der Lage der Werke vornehmlich in Industriezonen sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf gefährdete Arten zu erwarten.

Biodiversitätskennzahl. Um die Wirkung unserer Aktivitäten besser messen zu können, haben wir eine Biodiversitätskennzahl entwickelt, die wir zurzeit in mehreren Werken auf ihre Praxistauglichkeit testen. Sie kategorisiert betriebseigene horizontale und vertikale Flächen nach ihrer ökologischen Wertigkeit. Anhand der Kennzahl können wir uns in unseren werksspezifischen Umweltprogrammen künftig entsprechende Ziele setzen und erreichte Entwicklungen klar bewerten.

Biodiversitätskennzahl – erste Ergebnisse der Pilotwerke: Online 412

Boden und Grundwasser. Verunreinigungen von Boden und Grundwasser schließen wir nach Möglichkeit bereits im Vorfeld aus. Ein interner Leitfaden gibt für alle Standorte Mindeststandards zum Umgang mit Boden- und Grundwasserverunreinigungen vor. Die Anforderungen gehen häufig über die lokalen gesetzlichen Vorgaben hinaus. Ihre Einhaltung wird auch im Rahmen unserer weltweiten Audits überprüft. 2013 waren keine nennenswerten Unfälle mit Schädigungen von Boden oder Grundwasser zu verzeichnen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Daimler – das sind rund 275.000 Menschen, die weltweit ihre Kraft und ihr Können einsetzen, um zum Erfolg des Unternehmens beizutragen. Faire und vertrauensvolle Beziehungen zu den Beschäftigten sind für uns mehr als ein ethischer und gesetzlicher Anspruch: Ohne sie könnten wir unser Geschäft nicht erfolgreich führen.

Personalstrategie und Ziele. Die Personalarbeit wird vom Personalvorstand, der gleichzeitig auch Arbeitsdirektor der Daimler AG in Deutschland ist, verantwortet und über das Personalressort gesteuert. Unsere Personalstrategie ist fest in unserer konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie verankert. Sie ruht auf fünf Säulen: Profitabilität, wettbewerbsfähige Belegschaft, zukunftsweisende Führungskompetenz, hohe Attraktivität als Arbeitgeber und professionelle Organisation. Von diesen strategischen Zieldimensionen haben wir 12 zentrale Handlungsfelder abgeleitet. Dazu zählen Vielfalt und Chancengleichheit, das Generationenmanagement und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ebenso wie die Qualifizierung von Fachkräften in den Wachstumsmärkten oder das Flexibilitätsmanagement für eine marktorientierte Produktionssteuerung. Für jedes Handlungsfeld sind konkrete Zielsetzungen definiert, die sich auch in den Zielvereinbarungen der Führungskräfte wiederfinden.

Alle Kennzahlen für diesen Bereich: Online 500
HR-Zielsystem: Online 501
Managementansatz und Organisationsaufbau HR: Online 502
Steuerungsinstrument HR-Scorecard: Online 503

Unsere internen Richtlinien – darunter die Grundsätze der sozialen Verantwortung – orientieren sich an internationalen Regelwerken wie den Prinzipien des UN Global Compact. Wir verpflichten uns darin zur Einhaltung von Arbeitnehmerrechten und fordern dies auch von unseren Geschäftspartnern und Zulieferern ein. Für schwere Verstöße gegen unsere Grundsätze haben wir mit der Arbeitnehmervertretung einen Beschwerdeprozess etabliert. Bei arbeits- beziehungsweise strafrechtlicher Relevanz werden die Beschwerden juristisch begleitet. Jeder Fall wird dabei zentral dokumentiert und weiter bearbeitet.

Beschäftigungssicherung. Beschäftigung langfristig zu sichern ist ein Schwerpunkt unserer Personalpolitik. Dazu trägt auch unsere Vereinbarung zur „Zukunftssicherung Daimler“ bei. Flexible Arbeitszeitmodelle sowie tariflich vereinbarte Rahmenbedingungen erlauben uns, Marktchancen zu nutzen und Nachfrageschwankungen im Sinne unserer Belegschaft besser abzufedern. Zugleich helfen uns diese Vereinbarungen, besser auf einen punktuell steigenden Personalbedarf zu reagieren.

Flexibler arbeiten, Zukunft sichern: Online 504
Belegschaft nach Regionen und Geschäftsfeldern: Online 505

Interessenvertretung und Mitbestimmung. Daimler erkennt das Recht an, sich gewerkschaftlich zu organisieren. Wir gewährleisten dieses Recht selbst in Staaten, in denen die Koalitionsfreiheit nicht geschützt ist. In Deutschland gelten für über 95 Prozent, weltweit für über 80 Prozent unserer Beschäftigten Kollektivvereinbarungen. Mit den Arbeitnehmervertretungen arbeiten wir eng zusammen. In Deutschland regelt das Betriebsverfassungsgesetz umfangreiche Mitbestimmungsrechte unserer Mitarbeiter. Überregional sind die Weltarbeitnehmervertretung (WEC) und der Europäische Betriebsrat wichtige Dialogpartner. Auf Unternehmensebene vertreten zehn Aufsichtsräte der Arbeitnehmerseite die Interessen der Belegschaft. Darüber hinaus pflegt Daimler auch jenseits der gesetzlich vorgeschriebenen Mitbestimmungsrechte den Austausch mit seinen Sozialpartnern, um gemeinsam zu sachgerechten und fairen Lösungen zu kommen.

29
Fluktuationsrate

in %	2013	2012	2011
Konzern (weltweit)	4,4	4,9	4,2
Deutschland	2,1	3,4	2,7
USA	9,5	7,2	6,8
Übrige Welt	7,5	7,3	6,6
Frauen (weltweit)	5,2	5,3	4,8

Arbeitnehmerrechte und Arbeitnehmervertretungen: Online 506
Bekenntnis zu internationalen Prinzipien und Initiativen: S. 14
Unsere wichtigsten Grundsätze und Richtlinien: S. 14
BPO als Anlaufstelle für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: S. 17
Menschen- und Arbeitnehmerrechte: S. 16 f.
Arbeitnehmerrechte im Lieferantenmanagement: S. 56

Attraktiver Arbeitgeber.

Mitarbeiterfeedback als Basis für Führung und Entwicklung. Das Feedback unserer Beschäftigten ist uns sehr wichtig. Wir nutzen es, um unsere Organisation und unsere Führungskultur weiterzuentwickeln. Feedbackinstrumente wie die weltweite Mitarbeiterbefragung geben Auskunft darüber, wie verbunden sich die Beschäftigten mit dem Unternehmen fühlen und wie sehr sie sich mit ihm identifizieren. Auch ihre Leistungsbereitschaft und ihre Zufriedenheit mit der Arbeits- und Führungssituation ermitteln wir auf diese Weise. Zeigt sich hier ein Verbesserungsbedarf, gehen wir diesen im Folgeprozess der Befragung an.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung fließen in den Employee Commitment Index (ECI) ein. Nach stetigem Anstieg in den Vorjahren erhöhte sich der Indexwert 2012 gegenüber der letzten Befragung noch einmal um 3 Indexpunkte. Damit liegt Daimler im Benchmark-Vergleich auf Top-33-Prozent-Niveau der Unternehmen im privatwirtschaftlichen Industriesektor, in einzelnen Regionen sogar deutlich darüber. Die nächste weltweite Mitarbeitervollbefragung führen wir im September 2014 durch.

Faire und überdurchschnittliche Vergütung. Daimler baut auf das besondere Können und den hohen Einsatz seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – nur so können wir die Mobilität der Zukunft als Spitzenunternehmen mitgestalten. Die geleistete Arbeit vergüten wir weltweit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Dabei behalten wir den lokalen Markt stets im Blick. Denn bei der Vergütung und den zahlreichen Zusatzleistungen wollen wir nicht nur wirtschaftlich handeln, sondern auch ein attraktiver Arbeitgeber sein.

Die Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen der Vergütung sind in unserer globalen Vergütungsrichtlinie festgeschrieben. Dabei berücksichtigen wir selbstverständlich auch die lokalen Rechts- und Tarifbestimmungen. Um unseren hohen Standard zu sichern, lassen wir die lokalen Vergütungssysteme regelmäßig in Stichproben auditieren.

Globale Vergütungsrichtlinie: Online 507

Gehaltshöhe und Mindestlohn. Daimler bemisst die Entgelthöhe nach den jeweiligen Aufgaben und Leistungen der Beschäftigten sowie nach deren Qualifikation und Erfahrung. Dabei zahlen die Konzerngesellschaften marktübliche, branchenbezogene Gehälter, die an Standorten mit gesetzlichen Mindestlöhnen deutlich über diesen liegen. Wo es keinen gesetzlichen Mindestlohn gibt, definieren kollektive Regelungen das betriebliche Lohnniveau. Gelten tarifliche Bindungen, gewähren unsere Konzerngesellschaften meist weitere freiwillige Leistungen. So erhalten die Beschäftigten der Daimler AG in Deutschland derzeit Vergütungen, die deutlich über dem Tarifniveau liegen.

Vergütung der Führungskräfte. Je verantwortungsvoller die Position einer Führungskraft, desto höher ist der variable Vergütungsanteil. Die variable Vergütung berücksichtigt zum einen den Unternehmenserfolg. Zum anderen basiert sie auf einem Zielvereinbarungsprozess, der für unsere Führungskräfte weltweit einheitlich gestaltet ist. Auch die Nachhaltigkeit spielt bei der Vergütung eine Rolle. So vereinbaren wir mit den Führungskräften abhängig von deren Funktion und Ebene auch Diversity- und Compliance-Ziele.

Leistungsbeurteilung und Führen mit Zielen: Online 508

Gerechte Vergütungssysteme. Die fixe Grundvergütung orientiert sich bei Daimler ausschließlich an der Funktion und Verantwortung unserer Beschäftigten. So schließen wir jede Form der Diskriminierung aus. Dies gewährleisten auch die regelmäßigen Einkommensüberprüfungen mit Dokumentationspflicht, das Mehraugenprinzip sowie ein zentrales Personalsystem, das für Transparenz sorgt. Die Einkommensüberprüfungen belegen, dass die individuelle Vergütungshöhe bei vergleichbaren Tätigkeiten durch Faktoren wie die persönliche Leistung und die Erfahrung in der Funktion bestimmt wird, nicht aber durch das Geschlecht. Equal Pay gilt bei Daimler überdies auch für Zeitarbeitskräfte, denen wir für die Dauer ihres Einsatzes in unserer deutschen Produktion das tarifliche Entgelt gewähren.

Betriebliche Altersvorsorge. Je nach Land und Gesellschaft gewähren wir im Allgemeinen unseren Beschäftigten leistungs- oder beitragsorientierte Versorgungspläne. Die Beschäftigten können damit neben gesetzlichen und privaten Leistungen im Alter auch eine attraktive betriebliche Altersversorgung erwarten. Dies gilt gleichermaßen für vollzeit- und teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter. Neben den Arbeitgeberbeiträgen können Mitarbeiter über eine Entgeltumwandlung zusätzlich selbst für den Ruhestand vorsorgen. Die Versorgungsverpflichtungen decken wir mehrheitlich und je nach Versorgungsmodell durch geeignete Pensionsvermögen ab und schützen sie vor Insolvenz.

Die allgemeinen Anforderungen an betriebliche Versorgungspläne sind in der konzernweiten „General Pension Policy“ formuliert. Danach sollen die zugesagten Leistungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einer ausreichenden Absicherung im Ruhestand sowie im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen.

Altersvorsorge bei Daimler: Online 509

30

Aufwendungen für Altersvorsorge im Daimler-Konzern

	2013	2012	2011
Angaben in Mrd. Euro			
Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31.12.[1]	23,2	23,9	19,1
Zahlungen an Pensionäre	0,8	0,8	0,8
Aufwendungen für staatliche und externe Pensionspläne	1,3	1,4	1,3

[1] Die Höhe dieser Barwerte ist stark von den jährlich festzulegenden bilanziellen Bewertungsparametern, insbesondere des Abzinsungssatzes, abhängig.

Zahlen sowie weiterführende Angaben: GB 2013 S. 229 – 234.

Flexibel arbeiten. Um Berufs- und Privatleben gut organisieren zu können, ist es für viele Beschäftigte wichtig, ihre Arbeitszeit individuell zu gestalten. Bei Daimler gibt es heute allein in Deutschland über 300 unterschiedliche Regelungen zu flexiblem Arbeiten. Ihr Ziel ist es, den Beschäftigten angemessene Rahmenbedingungen für das Gestalten ihrer Arbeitszeiten zu bieten. Ein besonderes Plus ist dies für uns bei der Gewinnung qualifizierter Nachwuchs- und Führungskräfte (Employer of Choice).

Alle unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland haben Anspruch auf Elternzeit. Von jenen, die diese Möglichkeit wahrnehmen, sind rund 60 Prozent Frauen und 40 Prozent Männer. Mehr als 99 Prozent unserer Beschäftigten in Elternzeit kehren danach an ihren Arbeitsplatz im Unternehmen zurück.

Allein in Deutschland haben wir 570 betriebsnahe Krippenplätze für Kinder unter drei Jahren eingerichtet. Außerdem kooperieren wir mit einem Betreuungsvermittler, der über eine qualitätsgeprüfte Onlineplattform maßgeschneiderte Lösungen für die Kinderbetreuung ermöglicht – von Tagesmüttern bis hin zu Leihgroßeltern.

Betriebsvereinbarungen in Deutschland erlauben es unseren Mitarbeitenden darüber hinaus, ihre Berufstätigkeit mit einer Wiedereinstiegsgarantie für bis zu fünf Jahre zu unterbrechen, sei es etwa zur Weiterbildung, für ein Sabbatical, für die Kinderbetreuung oder die Pflege von Angehörigen.

Um vor allem auch Führungskräften ein flexibles Arbeiten in bestimmten Lebensphasen zu ermöglichen, fördern wir seit Anfang 2013 zudem das Jobsharing. Derzeit gibt es bei der Daimler AG auf Teamleiter- und Abteilungsleiterebene über 30 Jobsharing-Paare mit jeweils bis zu 30 Arbeitsstunden in der Woche.

Beispiele für flexibles Arbeiten: Online 510
Wochenarbeitszeit und Mehrarbeit: Online 511
Stärkung der Arbeitgebermarke: Online 512

Diversity.

Unsere Belegschaft wie auch unsere Kunden werden immer internationaler und vielfältiger. Diese Vielfalt fordert uns heraus und ist zugleich eine wertvolle Ressource. Unter der Maxime „Ich gehöre dazu“ schafft unser Diversity Management die nötigen Rahmenbedingungen für eine Kultur der Vielfalt. Dazu gehören etwa die klare Absage an jede Form der Diskriminierung, die Gestaltung eines vorurteilsfreien Arbeitsumfeldes sowie die Bewusstseinsbildung und Schulung vor allem unserer Führungskräfte.

Diversity Management beginnt beim Vorstand und reicht bis zu jedem einzelnen Mitarbeiter, jeder einzelnen Mitarbeiterin. Alle Vorstandsmitglieder unterstützen unser Diversity-Statement und setzen sich aktiv für die Verwirklichung der darin festgehaltenen Grundsätze ein:

- **Unterschiedlichkeit fördern.**
  Bei Daimler respektieren und wertschätzen wir die Unterschiedlichkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir bestärken sie darin, diese Vielfalt ins Unternehmen einzubringen.
- **Verbindungen schaffen.**
  Wir nutzen die vielfältigen Erfahrungen, Perspektiven und Kompetenzen unserer Beschäftigten in aller Welt. Sie spiegeln die Vielfalt unserer Kunden, Lieferanten und Investoren wider.
- **Zukunft gestalten.**
  Jeder beziehungsweise jede Einzelne trägt dazu bei, ein respektvolles und wertschätzendes Arbeitsumfeld zu schaffen. So gestalten wir gemeinsam die Zukunft von Daimler.

Um unseren Diversity-Ansatz im Unternehmen umzusetzen, konzentriert sich unser Diversity Management auf drei Handlungsfelder: Gender Diversity, Generationenmanagement und Interkulturalität.

Förderung von Frauen in Führungspositionen. Daimler hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis zum Jahr 2020 konzernweit auf 20 Prozent zu erhöhen. In Deutschland sind derzeit knapp 13 Prozent unserer Führungskräfte im mittleren und oberen Management weiblich. Um unser Konzernziel zu erreichen, fördern wir Frauen durch spezielle Programme. Das gilt insbesondere für weibliche Nachwuchskräfte aus Ingenieurwissenschaften und Technik. 2013 waren ein Drittel der Trainees, die über unser Programm CAReer ins Unternehmen einstiegen, Frauen.

Entwicklung des Frauenanteils: Online 513
Vielfalt im Aufsichtsrat: Online 514

Generationenmanagement. Schon heute sind vier Arbeitsgenerationen im Unternehmen beschäftigt, jede mit eigenen Vorstellungen, Fähigkeiten und Stärken, jedoch auch mit spezifischen Anforderungen an das Arbeitsumfeld. Damit diese Generationenvielfalt für Daimler zu einem Vorteil wird, stärken wir die wechselseitige Wertschätzung aller Altersgruppen im Berufsalltag und fördern eine produktive Zusammenarbeit. Mit dem demografischen Wandel wird sich das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von heute 43 Jahren auf 47 Jahre im Jahr 2020 erhöhen. Im Jahr 2020 wird jeder zweite Beschäftigte der Daimler AG in Deutschland 50 Jahre oder älter sein. Diese Entwicklung stellt uns vor Herausforderungen, sie bietet aber auch wertvolle Chancen.

Aktivitäten des Generationenmanagements: Online 515

Interkulturalität. Daimler erwirtschaftet 80 Prozent seines Umsatzes im Ausland und ist an 90 Standorten auf fünf Kontinenten präsent. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommen aus über 140 Ländern und unterschiedlichsten Kulturen. Die Mehrheit unserer Führungskräfte im Ausland stammt aus der jeweiligen Region. Die kulturelle Vielfalt unserer Belegschaft hilft uns, die regional unterschiedlichen Kundenwünsche besser zu verstehen und unsere Produkte daran auszurichten. Wir fördern sie durch weltweite Personaleinsätze, Mentorings, Trainings zur interkulturellen Kompetenz sowie ein gezieltes Recruiting. Entfällt heute zum Beispiel knapp ein Drittel der Einstellungen über unser Traineeprogramm CAReer auf internationale Kandidaten, so sollen es 2020 rund 50 Prozent sein.

Diversity-Kennzahlen: Online 516

Entwicklung und Förderung.

Unsere Wettbewerbsfähigkeit und unsere Innovationskraft hängen nicht zuletzt davon ab, inwieweit es uns gelingt, hoch qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen und langfristig an unser Unternehmen zu binden. Hierfür nutzen wir passgenaue Programme und Fördermaßnahmen in allen wichtigen Phasen des individuellen Ausbildungs- und Berufswegs.

Berufsausbildung. Unsere gewerblich-technische und kaufmännische Berufsausbildung sowie unser Studienangebot im Rahmen der Dualen Hochschule sichern den größten Teil der benötigten Nachwuchskräfte in allen Unternehmensbereichen. Dabei blieb die Gesamtzahl unserer Ausbildungsteilnehmer 2013 etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Um immer auf dem neuesten Stand zu sein, bauen wir unser Berufsportfolio bedarfsgerecht aus. Dabei orientieren wir uns an aktuellen technologischen Entwicklungen und langfristigen Trends. In Deutschland sichert das 2008 eingeführte DaimlerAusbildungssystem (DAS) eine gleichbleibend hohe Qualität und Effizienz der technischen Berufsausbildung.

Zusätzlich internationalisieren wir unsere Ausbildungsaktivitäten, um auch in den Wachstumsregionen hohe Ausbildungsstandards zu etablieren und qualifizierte Fachkräfte zu gewinnen. 2013 haben wir für unsere internationalen Pkw-Standorte das Mercedes-Benz Qualification System (MBQS) entwickelt. Es beschreibt die Rahmenbedingungen für einen effizienten Aufbau benötigter Qualifikationen im Ausland (einschließlich Meisterentwicklung). In verschiedenen Projekten etablieren wir zudem auch Elemente einer dualen Ausbildung außerhalb Deutschlands. Derzeit beschäftigen wir im Ausland 1.500 Auszubildende (welt-

weit insgesamt 2013: 8.630), darüber hinaus bilden wir an weiteren internationalen Standorten (Brasilien, China, Indien etc.) im Rahmen von Schulkooperationen über 1.300 Jugendliche aus, die nach erfolgreichem Abschluss in unseren Vertriebs- und Produktionsstätten eingesetzt werden.

Berufsausbildung bei Daimler: Online 517

Duale Hochschule bei Daimler: Online 518

Talente gewinnen und entwickeln. Mit einer breiten Palette von Einstiegs- und Qualifizierungsprogrammen sprechen wir talentierte Nachwuchskräfte an und bieten ihnen Entwicklungsperspektiven in unserem Unternehmen. Dazu zählen duale Studiengänge, Förderprogramme für Studierende (Daimler Student Partnership), das Förderprogramm FacTS für Jungfacharbeiter, das konzernweite Traineeprogramm CAReer und die Daimler Academic Programs. Über Letztere können herausragende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Bachelor- oder Masterabschluss oder auch ein akademisches Zertifikat erwerben.

Förderprogramm FacTS: Online 519

Daimler Academic Programs: Online 520

Traineeprogramm CAReer: Online 521

www.career.daimler.com

Weiterbildung und Qualifizierung. Nach dem Grundsatz des lebenslangen Lernens stehen Daimler-Beschäftigten während ihres gesamten Berufslebens zahlreiche Möglichkeiten offen, sich – fachlich wie persönlich – weiterzubilden und zu qualifizieren. Dabei setzen wir zunehmend auf innovative E-Learning-Tools und Kommunikationsmittel. Einmal im Jahr sprechen Vorgesetzte und Mitarbeiter über die Qualifizierung und vereinbaren, abgestimmt auf den strategischen und operativen Bildungsbedarf, Maßnahmen.

Geregelt wird die betriebliche Weiterbildung durch die Gesamtbetriebsvereinbarung Qualifizierung. Sie sieht auch vor, dass Beschäftigte das Unternehmen zu Qualifizierungszwecken für bis zu fünf Jahre mit Wiedereinstiegsgarantie verlassen können. Jedes Jahr nutzen rund 500 Beschäftigte diese Chance. Überdies können Führungskräfte die Qualifizierung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Zeitguthaben sowie finanziell unterstützen.

Die Lernarchitekturen unserer verschiedenen Qualifizierungsprogramme sind so angelegt, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unabhängig von Standort und Qualifizierungsanbieter weltweit dieselben Angebote in hoher Qualität erhalten. Im fachlich-technischen Bereich bildet neben den Schulungsangeboten die systematische Qualifizierung der Meister an den Standorten eine wichtige Säule. Die weltweite Qualifizierung der Vertriebsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter liegt in der Verantwortung des internen Trainingsdienstleisters Global Training.

Die Daimler Corporate Academy (DCA) erstellt ein integriertes und weltweit durchgängiges Qualifizierungsprogramm für die Führungskräfte und Mitarbeiter des Konzerns. So erhalten sie unabhängig vom eigenen Standort überall dieselben Angebote in derselben Qualität, in vielen Ländern angepasst an die jeweilige Landessprache. Das Qualifizierungsprogramm umfasst die individuelle Qualifizierung in den Bereichen Führung, Fachqualifizierung der Fachbereiche (Personal, Finanzen, Einkauf, IT) sowie überfachliche Qualifizierung. Darüber hinaus unterstützt die DCA die strategischen Kooperationen des Konzerns mit maßgeschneiderten Angeboten.

Qualifizierungsschwerpunkte: Online 522

31

Qualifizierung in Deutschland

	2013	2012	2011
Investitionen für Qualifizierung in Mio. Euro	107	112	101
Qualifizierungstage pro Mitarbeiter (gesamt)/Jahr	4,1	4,0	3,8
Qualifizierungstage pro Mitarbeiterin/Jahr (erst ab 2011 erhoben)	4,2	4,3	3,8
Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter/Jahr	28,7	28,0	26,6

Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz.

Der demografische Wandel und die Veränderungen in der Arbeits- und Lebenswelt wirken sich auf die Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus und fordern vorausschauende, nachhaltige Lösungen zur Erhaltung von Gesundheit und körperlicher Unversehrtheit.

Kennzahlen Arbeits- und Gesundheitsschutz: Online 523

Unfallkennzahlen der Daimler AG: Online 524

Organisation und Richtlinien. Weltweit gelten für den Daimler-Konzern einheitliche, auf Prävention ausgerichtete Leitsätze, die sich an Landesgesetzen und internationalen Standards orientieren. Der Bereich Health & Safety umfasst die Arbeitsgebiete Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit, betriebliche Gesundheitsförderung, Ergonomie, Sozialberatung und Integrationsmanagement. Das Gesundheitsmanagement und der Arbeitsschutz sind zudem Bestandteile unserer Risikomanagementsysteme.

Leuchtturmprojekte und Initiativen: Online 525

Ergonomische Arbeitsplatzgestaltung: Online 526

Sozialberatung für Führungskräfte und Mitarbeiter: Online 527

Aktivitäten der Landesgesellschaften gegen HIV/AIDS: Online 528

Die betriebliche Gesundheitsförderung bei Daimler zielt darauf ab, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einem gesunden Lebensstil und mehr Eigenverantwortung in Gesundheitsfragen zu motivieren. Sie schafft Anreize für ein gesundheitsbewusstes Verhalten der Beschäftigten sowie ein gesundheitsgerechtes Umfeld. Kampagnen, Beratungs- und Qualifizierungsangebote sowie therapeutische und Rehabilitationsmaßnahmen unterstützen dies weltweit. Die Jahreskampagne 2013 stand unter dem Motto „Wege zu innerer Stabilität“. Sie konzentrierte sich auf die Frage, wie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Widerstandsfähigkeit gegenüber beruflichen und privaten Belastungen stärken können.

Portfolio der betrieblichen Gesundheitsförderung: Online 529

Gesundheitskampagne 2013: Online 530

Die Arbeitssicherheit umfasst alle Maßnahmen zur Prävention von Arbeitsunfällen, arbeitsbedingten Erkrankungen und Berufskrankheiten. Eine ihrer Grundlagen ist die Gefährdungsbeurteilung, aus der präventive Maßnahmen – zum Beispiel Schulungen – abgeleitet werden.

Gremien, Vereinbarungen, Leitsätze zum Arbeitsschutz: Online 531

Die Arbeits- und Notfallmedizin umfasst alle Maßnahmen zur Prävention arbeitsbedingter Erkrankungen oder Berufskrankheiten, zur Gesunderhaltung am Arbeitsplatz sowie zur Diagnostik und Therapie von Unfällen und akuten Erkrankungen. Die Verantwortung dafür liegt bei unseren Werks- und Betriebsärzten weltweit.

Portfolio der Arbeitsmedizin: Online 532

Lieferanten.

Als global agierendes Unternehmen mit mehr als 62 Produktionsstandorten in 19 Ländern gründet unser Erfolg auch auf einer guten und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern weltweit. Basis dieser Zusammenarbeit sind gemeinsame Werte und Anforderungen. Deswegen erachten wir die Umsetzung von Nachhaltigkeitsstandards in unserer gesamten Lieferkette als Pflicht, fördern deren Einhaltung durch Dialog und Qualifizierung und ziehen bei Verstößen unsere Konsequenzen.

Mit einem Einkaufsvolumen, das rund die Hälfte des Umsatzes der Daimler AG umfasst, leistet der Einkauf zusammen mit seinen Lieferanten einen wichtigen Beitrag zum Unternehmenserfolg. In der Zusammenarbeit mit unseren direkten Zulieferern folgen wir einem Kooperationsmodell, dem „Daimler Supplier Network", das auf den Prinzipien Leistung und Partnerschaft beruht. Partnerschaft basiert auf Vertrauen und offener Kommunikation.

Dazu gehört auch die Einhaltung unserer Nachhaltigkeitsstandards entlang der Lieferkette. Unsere Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten haben wir bereits 2008 formuliert und 2013 in Details überarbeitet. In diesem neuen Dokument, den „Supplier Sustainability Standards", sind unsere Anforderungen an Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit, Geschäftsethik und Compliance dargelegt. Sie sind Grundlage für jede Geschäftsbeziehung mit produzierenden Lieferanten ebenso wie mit Dienstleistern und verbindlicher Bestandsteil der Vertragsbedingungen weltweit.

Supplier Sustainability Standards im Wortlaut: Online 601
Unsere wichtigsten Grundsätze und Richtlinien: S. 14

Wir betreiben einen aktiven Dialog mit unseren Lieferanten an unseren weltweiten Standorten und sind bestrebt, die lokale Zulieferindustrie einzubeziehen. So haben wir 2013 Lieferantentage mit potenziellen neuen lokalen Lieferanten in China, Mexiko und der Türkei veranstaltet, in deren Verlauf auch die Nachhaltigkeitsanforderungen der Daimler AG ausführlich thematisiert wurden.

Dialog und Qualifizierung. Unsere direkten Lieferanten verpflichten sich mit der Vertragsunterzeichnung, die Nachhaltigkeitsstandards einzuhalten, sie ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu vermitteln und sie auch in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen. Wir unterstützen sie dabei durch zielgerichtete Informationen und Qualifizierung. Zentrale Informationsplattform ist das Daimler Lieferanten Portal.

daimler.covisint.com

In Zusammenarbeit mit anderen Automobilherstellern und dem amerikanischen Verband für Standardisierungsaktivitäten (Automotive Industry Action Group, AIAG) führen wir in ausgewählten Ländern Lieferantentrainings durch. Ziel ist es, unsere Nachhaltigkeitsanforderungen zu vermitteln und ihre praktische Umsetzung vor dem Hintergrund spezifischer lokaler Rahmenbedingungen und Herausforderungen zu diskutieren. Für 2014 sind zusätzlich zu den bisherigen Ländern Argentinien, Mexiko, Brasilien, Indien, China und Türkei Lieferantentrainings auch in Russland vorgesehen. Insgesamt wurden bereits rund 250 Lieferanten geschult.

www.aiag.org

In unseren Stakeholder-Dialogen spielt die Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferkette ebenfalls eine wichtige Rolle.

G4-27

„Daimler Sustainability Dialogue": S. 14 f.

Einkaufsorganisation und Schulungen. Über 2.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten weltweit an mehr als 50 Standorten für die Einkaufsbereiche unseres Unternehmens. Über etablierte Gremien sorgt das Einkaufsmanagement für eine bereichsübergreifende Vernetzung der Nachhaltigkeitsthemen und eine einheitliche Einkaufskommunikation nach innen und außen.

Für alle neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit sind Schulungsprogramme zu Nachhaltigkeit und Compliance verpflichtend, bestehende Mitarbeiter werden regelmäßig über Neuerungen informiert. 2013 haben wir beispielsweise neue webbasierte Selbstlernprogramme zu den Themen „Nachhaltigkeit in Einkauf und Lieferkette" sowie Compliance entwickelt und weltweit eingeführt.

Zusätzlich haben wir 2013 gesonderte Trainings für unsere Qualitätsauditoren bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans weltweit durchgeführt, um sie über die Supplier Sustainability Standards und die damit verbundenen Anforderungen an die Lieferanten zu informieren.

32
Konfliktrohstoffe

Der US-amerikanische Dodd-Frank Act, eine gesetzliche Regelung in Bezug auf den Herkunftsnachweis von sogenannten Konfliktrohstoffen (Tantal, Zinn, Wolfram, Gold), entfaltet für Daimler keine direkte Wirkung, da wir nicht an der US-Börse gelistet sind. Indirekte Auswirkungen bestehen, sofern wir als Lieferant von Teilen an US-börsengelistete Unternehmen tätig sind. Wir sind dazu mit Industrieverbänden sowie Branchenverbänden wie dem Verband der Automobilindustrie im regelmäßigen Austausch.

Im Frühjahr 2013 hat die EU-Kommission eine öffentliche Konsultation zur Beschaffung von Mineralien aus Konfliktregionen veranstaltet. Wir haben uns daran über nationale und internationale Verbände beteiligt.

Wir verurteilen Menschenrechtsverletzungen, die im Zusammenhang mit der Gewinnung von Rohstoffen und Mineralien begangen werden. Der Achtung und Wahrung der Menschenrechte in unserem Unternehmen und seinem Umfeld messen wir höchste Bedeutung zu.

Kooperation und Standardisierungsaktivitäten. Zur Weiterentwicklung von Nachhaltigkeitsbelangen in der Lieferkette engagieren wir uns in Verbänden wie econsense, dem Bundesverband für Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME), dem Verband der Automobilindustrie (VDA) und der Automotive Industry Action Group (AIAG). Eine zentrale Zielsetzung ist dabei der Aufbau eines unternehmens- und industrieweiten Referenzrahmens. Wir sind überzeugt, dass sich damit der Wirkungsgrad von Maßnahmen erhöhen lässt und gleichzeitig Ressourcen bei uns und unseren Geschäftspartnern zielgerichteter eingesetzt werden können.

So arbeiten wir schon jetzt mit Experten aus den Einkaufsbereichen anderer Automobilhersteller, beispielsweise im Rahmen der OEM Working Group, zusammen, um spezifische Nachhaltigkeitsinstrumente gemeinsam zu entwickeln und zu implementieren. Zu einer Bündelung der Nachhaltigkeitsbemühungen im Lieferantenmanagement trägt auch diese europäische Arbeitsgruppe bei, die namhafte Hersteller, darunter Daimler, im April 2013 unter dem Dach der Organisation CSR Europe gegründet haben.

www.econsense.de
www.bme.de
www.vda.de
Europäische Automotive-Arbeitsgruppe zu Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Online 602

Prävention und Risikomanagement.

Die Durchsetzung einheitlicher Nachhaltigkeitsstandards und der Einsatz effektiver Kontrollinstrumente stellen in einer weltumspannenden Wertschöpfungskette eine besondere Herausforderung dar. Deswegen haben wir ein effektives mehrstufiges Konzept zur Überprüfung unserer Nachhaltigkeitsanforderungen in den Einkaufsprozessen etabliert:

- **Regelmäßige Überprüfung unserer aktiven Lieferanten:** Um potenzielle Nachhaltigkeitsrisiken in unserer Lieferkette etwa in Bezug auf Kinderarbeit, Umweltschutz, Korruptionsprävention, Verletzung der Vereinigungsfreiheit oder der Menschenrechte bereits frühzeitig zu identifizieren, führen wir in regelmäßigen Abständen eine gezielte Risikoanalyse nach Ländern und Warengruppen durch.

  Diese Analyse versetzt uns in die Lage, Lieferanten auszumachen, für die ein solches erhöhtes Risiko gilt, und leiten daraus Aktivitäten ab. Zusätzlich überprüfen wir mithilfe eines jährlichen „Screenings“ tatsächliche Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstöße unserer direkten Zulieferer. Sämtliche Hinweise auf Verstöße werden systematisch verfolgt.

- **Überprüfung neuer Lieferanten vor der Vertragsaufnahme:**
  Gerade bei neuen Lieferanten aus Risikoländern beziehungsweise Materialgruppen wollen wir uns vor der Vertragsaufnahme absichern und überprüfen die Einhaltung unserer Nachhaltigkeits- und Compliance-Standards sorgfältig, etwa in Form einer Datenbanküberprüfung oder indem wir die Lieferanten auffordern, eine Selbsteinschätzung mithilfe eines Fragebogens vorzunehmen. Wir gehen sämtlichen Hinweisen auf Verstöße nach. Zusätzlich stellen geschulte Auditoren bei Assessments vor Ort gezielte Fragen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards.

- **Eskalationsprozess bei Verdachtsfällen oder konkreten Verstößen:**
  Bei Verdachtsfällen oder konkreten Verstößen eines Lieferanten gegen geltende Nachhaltigkeitskriterien folgen wir einem etablierten Eskalationsprozess. Er beginnt mit der Bitte um Stellungnahme und eine Erläuterung der getroffenen Maßnahmen zur Behebung der Missstände. Bleiben Zweifel hinsichtlich der Einhaltung unserer Standards bestehen, suchen wir das direkte Gespräch mit dem Lieferanten oder verlangen von der Geschäftsleitung eine schriftliche Stellungnahme. Insbesondere bei Verdacht auf Menschenrechtsverstöße arbeiten wir eng mit der Arbeitnehmervertretung zusammen.

  Darüber hinaus führen bei Bedarf unabhängige Auditoren spezielle Nachhaltigkeitsaudits bei unseren Lieferanten durch. In berechtigten Verdachtsfällen sehen wir von einer weiteren Beauftragung ab beziehungsweise beenden die Zusammenarbeit bis zur nachweislichen Behebung der Missstände.

Kundinnen und Kunden.

Unsere Kundinnen und Kunden sind so unterschiedlich wie unser breit gefächertes Produktportfolio: Pkw-Fahrer haben andere Wünsche als Nutzfahrzeugkunden, Neukunden der A-Klasse müssen anders angesprochen werden als Stammkunden der S-Klasse. Und unsere Kunden in China haben wieder andere Vorstellungen als die in Deutschland oder Amerika. Unser Anspruch: für jeden das Beste zu bieten. Deshalb geben wir unseren einzelnen Geschäftsfeldern umfassende Verantwortung – mit allen Stellhebeln, um das Geschäft effizient zu steuern.

Stärkung der Kundenorientierung. Angesichts immer vielfältigerer Kundenanforderungen kommt der Fähigkeit, in jedem Markt punktgenau auf unterschiedliche Wünsche einzugehen, mehr und mehr Bedeutung zu. Aus diesem Grund hat der Daimler-Vorstand im September 2013 beschlossen, die Konzernstrukturen noch stärker an unseren fünf Geschäftsfeldern auszurichten und diese so organisatorisch zu stärken. Damit ist die Verantwortung für die wichtigen Absatzmärkte und wesentlichen Vertriebsfunktionen – einschließlich Aftersales-Bereich und Entwicklung der Händlernetze – direkt im jeweiligen Geschäftsfeld verankert. Die zentralen Ressorts behalten ihre Verantwortung und können, wo es notwendig ist, Kapazitäten gezielt einsetzen. Zugleich sind auch sie organisatorisch besser auf die Marktanforderungen aus den Geschäftsfeldern ausgerichtet. „Customer Dedication“ ist für uns daher keine rein organisatorische Maßnahme, sondern wir verbinden damit den Anspruch, die Kultur der Kundenorientierung in unserem gesamten Unternehmen zu stärken.

Wachstumsstrategie Mercedes-Benz für Marketing und Vertrieb: Online 701

Kundenzufriedenheit.

Alle unsere Geschäftsfelder haben Qualitätsmanagementsysteme etabliert, die einer kontinuierlichen Überprüfung und Verbesserung der Kundenzufriedenheit dienen.

Mercedes-Benz Cars/Mercedes-Benz Trucks. Eine besondere Rolle spielt für den Verkauf und Service von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Trucks das integrierte Programm „Kundenzufriedenheit Nr.1“ („CSI No.1“). Sein Ziel ist es, einen Spitzenplatz in der Kundenzufriedenheit zu erobern und langfristig abzusichern. Basierend auf internationalen Benchmark-Studien werden in CSI No.1 landesspezifische Handlungsfelder definiert und angegangen. Abläufe ebenso wie Verhaltensweisen in allen Vertriebsstufen und auf allen Hierarchieebenen sollen kontinuierlich und nachhaltig verbessert werden. Die Verantwortlichen in allen Märkten erhalten daher effektive Unterstützung etwa im Bereich der Kommunikation, der Qualifizierung des Personals und der Prozessoptimierung. Dazu kommt ein Best-Practice-Austausch zwischen Märkten und Betrieben. Inzwischen wurden weltweit rund 200.000 Beschäftigte der weltweiten Vertriebsorganisation geschult.

Bei Mercedes-Benz Cars ist CSI No.1 bereits seit 2006 etabliert, im Truck-Bereich ist das Programm bislang in sieben Pilotländern eingeführt, weitere sollen folgen. Im Sinne des neu formulierten Markenerlebnisses „Best Customer Experience“ verfolgt Mercedes-Benz den ganzheitlichen Ansatz entlang der gesamten sogenannten „Customer Journey“: von der Informationsbeschaffung über Internet, Kataloge, mobile Geräte etc. über die klassische Probefahrt und die Fahrzeugkonfiguration (online oder im Showroom) bis hin zum Kauf und der Fahrzeugübergabe sowie der individuellen Betreuung im Aftersales. Ein vergleichbarer Anspruch steht hinter der Markenpositionierung von Mercedes-Benz Trucks („Trucks you can trust“). Das Unternehmen hat über Trainings und Coachings hinaus zudem das Programm „Be a Trucker“ etabliert, bei dem Verkäufer einen Lkw-Führerschein erwerben können.

Kontinuierlich messen wir die Effizienz unserer Maßnahmen und unsere Position im Vergleich zum Wettbewerb – bei Mercedes-Benz Cars im Rahmen permanenter Datenerhebungen und konsequenter Steuerung und bei Mercedes-Benz Trucks in der Heavy Trucks Study (HTS). Zusätzlich nimmt die nationale Vertriebsorganisation regelmäßig interne Messungen vor.

Die Kundenzufriedenheit bei Mercedes-Benz Trucks konnte nach der Einführung von CSI No.1 bereits nachweisbar in einzelnen Märkten verbessert werden. Seit Jahren hat sich Mercedes-Benz Cars bereits an der Spitze von vielzähligen Rankings etabliert.

Daimler Financial Services. Im Zuge der stärkeren Ausrichtung unserer Konzernorganisation an den Geschäftsfeldern haben wir bei Daimler Financial Services ein spartenbezogenes Key-Account-System eingeführt, das es erlaubt, Finanzdienstleistungen noch maßgeschneiderter anzubieten.

Zur Abwicklung von Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäften bietet Daimler Financial Services zeitgemäße digitale Informations- und Servicemöglichkeiten an. Dank intuitiv gestalteter Apps sowie Internetseiten mit Self-Service-Angeboten können Kunden schnell und bequem von überall her Informationen einholen sowie ihre Verträge einsehen und bearbeiten. Bereits heute ist der Webauftritt von Daimler Financial Services in nahezu allen Ländern auf den Webseiten der Fahrzeugsparten integriert. Zudem werden flächendeckend Onlinekalkulatoren eingeführt, mit deren Hilfe sich Leasing- oder Finanzierungsraten einfach berechnen lassen.

Kundenservice und Werkstätten: Online 702
Preise und Auszeichnungen: Online 703
Information und Werbung: Online 704
Angebote für Menschen mit körperlichem Handicap: Online 705

Gesellschaftliches Engagement.

Wirtschaftlicher Erfolg und gesellschaftliche Verantwortung gehören für Daimler zusammen.

Verantwortlich zu handeln bedeutet für uns, dass wir uns weltweit für die Zukunft der Gesellschaft engagieren. Dabei orientieren wir uns an unseren Werten und an den Bedürfnissen vor Ort. Im Jahr 2013 haben wir über 60 Mio. Euro in Spenden an gemeinnützige Institutionen und Sponsorings für gesellschaftliche Projekte investiert. Hinzu kommen Aktivitäten in den Bereichen Corporate Volunteering und Stiftungen sowie von uns selbst initiierte Projekte.

Inhaltlich konzentrieren wir uns zum einen auf Handlungsfelder, die sich aus unserer Rolle als „guter Nachbar“ an unseren Standorten in aller Welt ergeben. Zum anderen engagieren wir uns für Projekte, in die wir unser spezifisches Wissen und unsere Kernkompetenzen als Automobilhersteller einbringen können. Im Vordergrund stehen dabei die folgenden Themenfelder: Wissenschaft, Technologie und Umwelt, Bildung und Verkehrssicherheit, Kunst und Kultur, karitative Projekte und Projekte für das Gemeinwesen sowie der gesellschaftliche und politische Dialog.

Steuerung und Transparenz. Der Spenden- und Sponsoringausschuss des Vorstands steuert alle Spenden- und Sponsoringaktivitäten weltweit. Er stützt sich dabei auf unsere Spenden- und Sponsoringrichtlinie, die verbindliche Regelungen zu Kriterien, rechtlichen Bestimmungen und ethischen Standards vorgibt. Transparenz wird zudem durch die Spenden- und Sponsoringdatenbank geschaffen, in der sämtliche Spenden und Sponsorings des Konzerns weltweit erfasst werden müssen. Regelmäßige Kommunikationsmaßnahmen tragen dazu bei, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Richtlinien weltweit einhalten, und sensibilisieren sie für Risiken im Bereich Spenden und Sponsoring.

Zuwendungen an politische Parteien vergeben wir strikt nach geltendem Recht. Unsere unternehmensinterne Richtlinie sieht für Zuwendungen an Parteien einen Vorstandbeschluss zwingend vor. Im Jahr 2013 haben wir ausschließlich in Deutschland die demokratischen Parteien mit insgesamt 320.000 Euro gefördert. Davon erhielten CDU und SPD je 100.000 Euro, FDP, CSU sowie BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN je 40.000 Euro.

Stiftungsförderung.

Der internationale Wissensaustausch und die Innovationsförderung sind ein Motor für eine nachhaltige Entwicklung. Deshalb fördern wir weltweit Universitäten, Forschungseinrichtungen und interdisziplinäre Wissenschaftsprojekte. Diese Aktivitäten haben wir in Stiftungen gebündelt.

Die **Daimler und Benz Stiftung** ist mit einem Stiftungsvolumen von 125 Mio. Euro ausgestattet. Als Impulsgeber der Wissensgesellschaft fördert sie die wissenschaftliche Vertiefung von Forschungsideen in den Bereichen Umweltschutz und Techniksicherheit. Weiter unterstützt sie einen Thinktank zum Thema Mobilität, der Auswirkungen und gesellschaftlich relevante Aspekte des autonomen Fahrens erforschen soll.

Mit dem **Daimler-Fonds** unterstützen wir im Rahmen des Stifterverbands für die Deutsche Wissenschaft unter anderem die Vergabe des Deutschen Zukunftspreises für Technik und Innovation. Er wird jährlich vom Bundespräsidenten verliehen und gehört zu den wichtigsten Wissenschaftsauszeichnungen Deutschlands. Weiter fördert der Fonds im Rahmen von MINTernational den akademischen Nachwuchs sowie die Internationalisierung der Universitäten.

www.daimler-benz-stiftung.de
www.stifterverband.org

Wissenschaft, Technologie und Umwelt.

Schon seit Jahren unterstützt Daimler Projekte von Umweltorganisationen. So hat der NABU-Landesverband Baden-Württemberg in Kooperation mit Daimler 2012 ein Moor-Renaturierungsprojekt gestartet, im Zuge dessen zwei Moore wieder vernässt werden sollen. Da in den vergangenen Jahrhunderten fast alle Moore in Baden-Württemberg entwässert und damit massiv geschädigt wurden, sollen so wieder lebendige Moore entstehen: im Hinterzartener Moor im Schwarzwald sowie im Bodenmöser im Allgäu. Davon profitieren neben dem Klimaschutz viele bedrohte Moorspezialisten aus Flora und Fauna. Daimler unterstützt den NABU Baden-Württemberg bei der Renaturierung dieser beiden Moorflächen.

Bildung und Verkehrssicherheit.

MobileKids. Seit 2001 sind wir mit MobileKids erfolgreich rund um die Themen Sicherheit und Mobilität der Zukunft aktiv. Weltweit konnten so bereits über 1 Mio. Kinder „fit für den Straßenverkehr“ gemacht werden. Das Ziel: Sicher mobil zu sein und Unfällen vorzubeugen soll für Kinder wie Erwachsene im Alltag zur Selbstverständlichkeit werden. Verkehrssicherheit spannend und spielerisch vermitteln, das ist das Ziel der MobileKids-Schultage. Grundschüler sollen frühzeitig zu eigenständigen Verkehrsteilnehmern erzogen werden. Dazu sollen sie neben sicherem Verhalten als Fußgänger, Radfahrer oder Beifahrer im Auto auch rücksichtsvolles Verhalten beispielsweise in öffentlichen Verkehrsmitteln erlernen. Neben den vielfältigen Aktivitäten in Deutschland – von den MobileKids-Schultagen bis hin zu Kinderverkehrsschulen – vermitteln wir die Inhalte von MobileKids auch in weiteren Ländern, darunter China, Ungarn und die Türkei.

www.mobilekids.net

genius – Die junge WissensCommunity von Daimler. Den Zugang zu Bildung zu verbessern ist für uns eine der nachhaltigsten Investitionen im Sinne der Gesellschaft wie auch unseres Unternehmens. Unsere Bildungsinitiative Genius bündelt verschiedene Bildungsprojekte für Kinder und Jugendliche in den Schwerpunktbereichen Zukunftstechnologien, Mobilität und Umwelt. Mit altersgerechten Angeboten und kostenfreien Workshops an außerschulischen Lernorten setzt Genius auf praxisnahes und spielerisches Lernen. Daneben haben wir in Kooperation mit dem Schulverlag Klett MINT bildungsplangerechte Unterrichtsmaterialien für die Fächer Naturwissenschaft und Technik entwickelt. Hierzu bieten wir Lehrerkongresse und -fortbildungen an. Nach einer Pilotphase in Baden-Württemberg fanden Ende 2013 die ersten dieser Veranstaltungen in Norddeutschland statt; ab 2014 werden weitere Bundesländer folgen.
www.genius-community.com

Kunst und Kultur.

Kunst und Kultur zu fördern gehört zu unserem unternehmerischen Selbstverständnis. Unser kulturelles Engagement umfasst unter anderem die 1977 begründete Daimler Kunstsammlung, die mittlerweile rund 1.800 Arbeiten von 600 Künstlern zählt. Generell liegt der Schwerpunkt unserer Aktivitäten auf der regionalen Kulturförderung. So unterstützen wir etwa in Berlin die Berliner Philharmoniker, die Deutsche Oper Berlin und die Festspiele Mecklenburg-Vorpommern. In Stuttgart fördern wir unter anderem das Theaterhaus, die Jazzopen und das Trickfilmfestival. In China unterhalten wir eine strategische Partnerschaft mit dem National Center for the Performing Arts und unterstützen die Art Beijing sowie das International Music Festival. In Südafrika sind wir Partner des Projekts „21 icons“. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, jüngere Generationen zu inspirieren, in die Fußstapfen nationaler Ikonen wie Nelson Mandela zu treten.
www.21icons.com

Karitative Projekte.

Wings on Wheels. Mit zwei Hilfstransporten für syrische Flüchtlinge in der Türkei brachte Daimler Trucks gemeinsam mit der Hilfsorganisation Luftfahrt ohne Grenzen e.V. Hilfsgüter auf dem fast 4.000 Kilometer langen Landweg ins türkisch-syrische Grenzgebiet. Mehrere neue Sattelzüge vom Typ Mercedes-Benz Actros transportierten rund 35.000 Decken, Winterkleidung für 120.000 Menschen, Nahrung für 150.000 Kinder, Schutzimpfungen, Zelte, Rollstühle, Krankenwagen und mobile Krankenstationen in die Türkei.

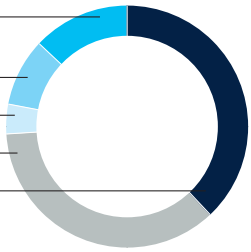
Unterstützung nach Taifun-Katastrophe. Nach dem verheerenden Taifun auf den Philippinen hat Daimler kurzfristig 500.000 Euro für die notleidende Bevölkerung zur Verfügung gestellt und die Mitarbeiter zu Spenden aufgerufen, bei dem über 100.000 Euro zusammenkamen. Die Spende an das Deutsche Rote Kreuz wurde für die Trinkwasseraufbereitung und die Seuchenvorsorge eingesetzt.

brotZeit. Im Rahmen unseres nationalen Spendenengagements haben wir auch 2013 karitative Initiativen in Deutschland gefördert, die sich vor allem Familien und Kindern widmen. Dazu gehört das Projekt brotZeit, das soziale Kinderbetreuung und aktive Seniorenförderung verbindet: Bedürftige Schulkinder erhalten kostenlos ein ausgewogenes Frühstück, während Senioren Kinder mit Lernschwächen ehrenamtlich und individuell unterstützen.

33

Spenden und Sponsoring im Jahr 2013 (seit 2013: inkl. Steuern)

Bildung	13 %
Wissenschaft/Technologie/Umwelt	9 %
Politischer Dialog	4 %
Kunst und Kultur	36 %
Charity/Gemeinwesen	38 %



Corporate Volunteering.

Day of Caring. In über 20 Ländern veranstaltet die Daimler Financial Services mittlerweile den „Day of Caring“. Im Jahr 2013 waren weltweit rund 2.320 Mitarbeiter im Einsatz, um in Gemeinschaftsaktionen einen Tag lang karitative Einrichtungen zu unterstützen. Höhepunkt der Aktionen war die sogenannte „Week of Caring“ in den USA, während derer sich fast 1.000 Mitarbeiter eine Woche lang in über 30 verschiedenen Institutionen engagierten. Bei einer weiteren Aktion ging es darum, den Ärmsten in Kambodschas Hauptstadt Phnom Penh ein neues Zuhause zu bauen. 14 Mitarbeiter aus mehreren Ländergesellschaften arbeiteten eine Woche lang für dieses ambitionierte Projekt.

ProCent. Im Jahr 2013 haben wir unsere Initiative ProCent weiter ausgebaut. Hierbei spenden Daimler-Beschäftigte den Centbetrag ihres Nettoeinkommens freiwillig für gemeinnützige Projekte. Jeder Spendencent wird vom Unternehmen verdoppelt und in einem Förderfonds angespart. Aus diesem unterstützen wir auf Vorschlag unserer Beschäftigten ökologische und soziale Projekte in Deutschland und weltweit. Von über 400 vorgeschlagenen Projekten haben wir im Berichtsjahr 175 mit über einer Million Euro gefördert. Seit Beginn der Initiative im Jahr 2012 wurden damit bereits rund 1,7 Mio. Euro für gemeinnützige Vorhaben zur Verfügung gestellt. Neben Projekten im Bereich der Kinder- und Jugendhilfe haben wir mit ProCent auch karitative Projekte sowie Aktivitäten in der Behindertenhilfe und im Umwelt- und Tierschutz gefördert. Weltweit unterstützt ProCent Initiativen in Nepal, Indien, auf den Philippinen, in Kambodscha und Thailand, Peru und Paraguay sowie in Südafrika, Tansania, Madagaskar, Uganda, Malawi und Kenia.

Schenk ein Lächeln. Bei der Daimler-Weihnachtsaktion im Raum Stuttgart „Schenk ein Lächeln“ packt jeder, der möchte, ein Geschenk für Kinder und Jugendliche aus sozial schwachen Familien. Dazu stellt das Unternehmen Weihnachtskartons zur Verfügung, die die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit schönen und nützlichen Dingen wie Spielsachen, Schulsachen, Süßigkeiten oder Kleidung füllen können. Unsere Geschenke übergeben wir unserem Partner, den Schwäbischen Tafeln e.V., der sie an bedürftige Kinder verteilt. Bei der Aktion 2013 kamen so über 7.700 Pakete zusammen.

Unser Nachhaltigkeitsprogramm 2020.

G4-18
G4-19
G4-23

Nachhaltigkeit ist ein elementarer Orientierungspunkt unseres unternehmerischen Tuns und deswegen fest in unserem strategischen Zielsystem verankert. Regelmäßig gleichen wir unsere unternehmerischen Zielsetzungen mit den Erwartungen unserer Stakeholder ab und nehmen auf dieser Basis eine Priorisierung der für uns maßgeblichen Handlungsfelder der Nachhaltigkeit vor. Zu welchen Ergebnissen wir dabei gelangt sind, zeigt unsere Wesentlichkeitsanalyse 2013. Aus den definierten Handlungsfeldern haben wir konkrete Ziele abgeleitet, an denen wir uns messen lassen.

Unsere Nachhaltigkeitsziele verankern wir in unserem Management- und Führungssystem über alle Wertschöpfungsstufen von der Produktentwicklung über die Produktion bis hin zum Vertrieb. In den Zielvereinbarungen zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten sind die für die jeweilige Aufgabe relevanten Nachhaltigkeitsziele, beispielsweise CO_2-Emissions- oder Diversity-Ziele, durchgängig hinterlegt und somit vergütungsrelevant. Die Ziele werden jährlich im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsmanagements überprüft und ggf. angepasst. Hierbei berücksichtigen wir zudem in einem systematischen Stakeholder-Management die Belange interner und externer Interessengruppen, die wir über Befragungen und Dialoge aktiv in unsere Nachhaltigkeitsarbeit einbinden.

Wesentlichkeitsanalyse: S. 3 f.

Unser Nachhaltigkeitsprogramm ist dynamisch. So wie wir uns ständig an neue Marktbedingungen in einem dynamischen Wettbewerb anpassen müssen, so verändern sich auch die Anforderungen, die unsere Stakeholder an uns stellen. Das Nachhaltigkeitsprogramm 2020 haben wir deshalb gegenüber den vorangegangenen Jahren nochmals komplett überarbeitet, geschärft und priorisiert. Es zeigt die wesentlichen Zielhorizonte unseres Nachhaltigkeitsengagements bis 2020 auf, bleibt dabei aber flexibel genug, um auch kurzfristig auf neue Herausforderungen eingehen zu können. In der gedruckten Form des Nachhaltigkeitsberichts stellen wir unsere Top-Ziele dar.

Das vollständige Nachhaltigkeitsprogramm 2020 inklusive aller Ziele und Maßnahmen als Download: Online 002

Produktverantwortung.

Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite
CO_2-Emissionen Pkw. – Reduktion der CO_2-Emissionen (Basis NEFZ) der EU-Neuwagenflotte **bis 2016 auf 125 g CO_2/km** (entspricht einer Reduktion um rund **30 Prozent im Zeitraum 2007 bis 2016**). – Konsequente weitere Elektrifizierung des Antriebsstrangs zur Erreichung der Daimler-spezifischen EU-Flottenziele im Jahr 2020.	**Weitere Reduktion um über 4 Prozent.** – Nach erfolgreichem Erreichen des gesetzten Zwischenziels für 2012 sank die **CO_2-Emission in der europäischen Flotte im Jahr 2013** um weitere 6 Gramm auf **134 g CO_2/km**, **Reduktion um 24,7 Prozent gegen über 2007**. Highlights auf Produktebene: – Nach BlueDIRECT V6- und V8-Motoren wurden 2013 auch BlueDIRECT Vierzylinder-Motoren sowie weitere Baureihen mit ECO Start-Stopp-Funktion eingeführt. – Start-Stopp-Funktion jetzt in allen Baureihen verfügbar. – Neues verbrauchsreduzierendes NAG3 9-Ganggetriebe im E350 BlueTEC. – Durchschnittlich **25 Prozent weniger Verbrauch** der neuen S-Klasse (im Vergleich zum Vorgänger).	2016	⊕	↗ 80 %	40 ff.

Das Zwischenziel 2013 wurde erreicht ⊕ beziehungsweise nur teilweise erreicht ⊖.

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite
Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen					
CO_2-Emissionen leichte Nutzfahrzeuge. – Reduktion der CO_2-Emissionen der EU-Neuwagenflotte um **mehr als 10 Prozent bis zum Jahr 2014** bezogen auf 2010.	**Rückgang um 11 Prozent seit 2010.** – Gesamtflottendurchschnitt bei **201 g CO_2/km** (Mercedes-Benz Flotte leichter Nutzfahrzeuge in Europa 2013). – Sprinter als weltweit erster Transporter nach der künftigen Abgasstufe Euro VI zertifiziert. – **Sprinter mit 6,3 l/100 km sparsamster Transporter** seiner Klasse.	2014	⊕	↗ 100 %	40 ff.
Verbrauchsreduktion schwere Nutzfahrzeuge Europa. – Reduktion des Verbrauchs (Liter pro Tonnenkilometer) der N3-Lkw in Europa um durchschnittlich **20 Prozent**) bis zum Jahr **2020** im Vergleich zum Basisjahr 2005 (Euro-III-Fahrzeuge).	**Deutliche Verbesserung.** – Rund **9 Prozent weniger Verbrauch** bei Fernverkehrs-Referenz-Lkw **im Vergleich zu 2005.** – Einführung „vorausschauender" Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC). – Auszeichnung des Mercedes-Benz Actros 1851 GigaSpace zum „Green Truck 2013".	2020	⊕	↗ 40 %	40 ff.
Verbrauchsreduktion schwere Nutzfahrzeuge NAFTA. – Reduktion des Verbrauchs der Cascadia-Lkw um mehr als **20 Prozent bis zum Jahr 2015** im Vergleich zum Basisjahr 2007.	**Verbrauch signifikant reduziert.** – Verbrauchsreduktion von **15 Prozent** beim Fernverkehrs-Cascadia-Referenzfahrzeug. – neuer Detroit DD 15-Motor. – aerodynamische Maßnahmen.	2015	⊕	↗ 60 %	44
Abgasemissionen					
Vorerfüllung Euro 6 bei Pkw. – Vorerfüllung Euro-6-Norm für **50 Prozent** aller Mercedes-Benz und smart Neufahrzeuge in Europa bis Ende 2014.	**Mehr Pkw mit Euro 6.** – Mehr als **31* Prozent der 2013 in Europa verkauften Mercedes-Benz Pkw erfüllen die Euro-6-Norm.** – Marktführerschaft bei Euro-6 Fahrzeugen in Deutschland mit 43,1 Prozent gegenüber 26,6 Prozent des nächstbesten Wettbewerbers. * Vorläufige Daten, da zu Redaktionsschluss nicht die Daten aller Zulassungsbehörden vorlagen.	2014	⊕	↗ 80 %	45

Das Zwischenziel 2013 wurde erreicht ⊕ beziehungsweise nur teilweise erreicht ⊖.

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite
Abgasemissionen					
Ganzheitliche Bewertung und Reduktion der Umweltauswirkungen der Mercedes-Benz Pkw-Modelle. – **Verringerung der CO_2- und Stickoxidemissionen im gesamten Lebenszyklus** für jede neue Modellgeneration **um 10 Prozent bis 20 Prozent** gegenüber dem Vorgänger.	**Festlegung ganzheitlicher Umweltziele für alle Mercedes-Benz Pkw-Entwicklungsprojekte.** – Überprüfung der Ziele innerhalb des Mercedes-Benz Entwicklungsprozesses gemäß ISO TR 14062 (Design for Environment) und ISO 14006 (produktbezogenes Umweltmanagementsystem). – Verringerung der **CO_2-Emissionen um 18 Prozent** und der **Stickoxidemissionen um 10 Prozent** über den gesamten Lebenszyklus der **neuen S-Klasse** im Vergleich zum Vorgänger (siehe Umwelt-Zertifikat S400 HYBRID). Ziel wurde damit für die S-Klasse zu 100 Prozent erfüllt.	Fortlaufend bis 2020	⊕	↗ 100 %	41
Reduktion Abgasemissionen leichter Nutzfahrzeuge. – Einführung von Enhanced-Environmentally-Friendly-Vehicle**(EEV)-Motoren** (Angebot parallel zu Euro 5) **für alle Transporterbaureihen bis Ende 2013**. – **Einführung von Euro VI**, Gruppe I, für N 1-Fahrzeuge ab Nachfolger Vito/Viano, sofern Marktnachfrage gegeben.	**EEV für alle Dieselmotoren.** – Seit 2012 alle Dieselmotoren auch als EEV-Motoren erhältlich. – Sprinter **weltweit erstes N 1-Fahrzeug**, das nach **Euro VI**, Gruppe I, zertifiziert ist.	2013	⊕	↗ 100 %	45
Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge. – **Euro-VI-Typgenehmigung für 30 Prozent** der Daimler-Nutzfahrzeuge (Busse, Lkw und Sattelzüge) in Europa **bis 2013**, sofern dies durch entsprechende Beschlüsse der Politik unterstützt wird.	**EEV für alle Dieselmotoren.** – Trotz nicht vorhandener politischer Unterstützung und verhaltener Marktnachfrage werden **100 Prozent** der Mercedes-Benz Lkw und Busse in **Euro VI** angeboten.	2013	⊕	↗ 100 %	45

Das Zwischenziel 2013 wurde erreicht ⊕ beziehungsweise nur teilweise erreicht ⊖.

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite
Mobilitätskonzepte					
Höhere Nutzung von car2go. – **Verzehnfachung** der Zahl **der Fahrten** sowie der Zahl aktiver Nutzer bis 2015 im Vergleich zum Jahr 2011.	**Ausweitung von car2go.** – car2go in **25 Städten weltweit** (+18 Städte im Vergleich zu 2011). – **Nutzerzahl seit 2011 verachtfacht** (2013: über **500 000 registrierte Nutzer**). – Über **15 Mio. absolvierte Mietvorgänge** (+14 Mio. im Vergleich zu 2011).	2015	⊕	↗ 80 %	46
Infrastruktur. – **Förderung des Aufbaus einer Wasserstoffinfrastruktur**. – Durchführung von Pilotprojekten: Bau und Inbetriebnahme von **20 Wasserstofftankstellen** in Deutschland zur Versorgung von Brennstoffzellenfahrzeugen mit regenerativ erzeugtem Wasserstoff.	**Pilotprojekt 20 Wasserstofftankstellen.** – Kooperationsvertrag mit Linde unterzeichnet. – Standortsuche und -auswahl abgeschlossen. – Gemeinsame Absichtserklärungen mit Betreibern der Wasserstofftankstellen-Standorte unterzeichnet. – Vereinbarung, die neuen Wasserstofftankstellen mit nachhaltig erzeugtem Wasserstoff zu versorgen.	2014	⊕	↗ 70 %	42
– Aufbau von **100 Wasserstofftankstellen bis 2017** und **400 Wasserstofftankstellen bis 2023** in Deutschland im Rahmen der „Initiative H_2 Mobility“.	– **13 Wasserstofftankstellen** mit 700 bar Speicherdruck im Rahmen von Pilotprojekten **in Deutschland mitinitiiert und fertiggestellt.** Zwei weitere H_2-Tankstellen mit 700 bar Speicherdruck im Bau. – Tankstellenaufbau im Rahmen der „Initiative H_2 Mobility“.	2023	⊕	↗ 10 %	

Das Zwischenziel 2013 wurde erreicht ⊕ beziehungsweise nur teilweise erreicht ⊖.

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite
Fahrzeugsicherheit					
Sicherheit für Pkw. – Erreichen einer **5-Sterne-Bewertung im Euro-NCAP-Crashtest** für neue Baureihen mit jeweils erhöhten Anforderungen ab 2012, 2013, 2014 und 2015. – Erreichen des **„Top Safety Pick"-Ergebnisses beim IIHS-Ratingcrashtest** mit Small-Overlap-Crash ab 2012.	**Zwischenziel für alle getesteten Mercedes-Benz Fahrzeuge 2012 und 2013 erreicht.** – Neue **CLA-Klasse erhält Bestbewertung** von fünf Sternen im Euro-NCAP-Crashtest sowie **drei „Euro NCAP Advanced"-Preise für Sicherheitsinnovationen**: die radargestützte Kollisionswarnung COLLISION PREVENTION ASSIST der zweiten Generation (Serie), die Müdigkeitserkennung ATTENTION ASSIST (Serie) sowie das präventive Insassenschutzsystem PRE-SAFE® (Option). – **M-Klasse erhält Auszeichnung „Top Safety Pick+"** (TSP+) mit weiter verschärften Crashtests des amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS).	Fortlaufend	⊕	↗ 100 %	46

Das Zwischenziel 2013 wurde erreicht ⊕ beziehungsweise nur teilweise erreicht ⊖.

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite

Produktionsverantwortung.

Klimaschutz in der Produktion

Reduktion spezifische CO_2-Emissionen. – Kontinuierliche Senkung der spezifischen CO_2-Emissionen in der Produktion **um 20 Prozent** gegenüber 2007 bis 2015.	**Rückgang der spezifischen CO_2-Emissionen in der Produktion gegenüber 2007:** – Daimler Buses **–19 Prozent**; – Mercedes-Benz Cars **–27 Prozent**; – Mercedes-Benz Vans **–8 Prozent**; – Daimler Trucks **–10 Prozent** (Vergleich mit Bezugsjahr 2007 ohne Atlantis Foundry).	2015	⊕	↗ 70 %	47 f.
Reduktion absolute CO_2-Emissionen. – Reduktion der absoluten CO_2-Emissionen **in europäischen Werken um 20 Prozent** im Zeitraum von Anfang der 1990er-Jahre bis 2020 (Zeitrahmen der EU-Klimaziele) trotz einer deutlichen Steigerung des Produktionsvolumens. – Im Ergebnis Reduktion der spezifischen CO_2-Emissionen der europäischen Standorte um zwei Drittel (Einsatz vergleichbarer Technologien zur CO_2-Reduktion in außereuropäischen Werken).	**Effizienz verbessert, Emissionen trotzdem leicht erhöht.** – **Minus 9 Prozent** im Vergleich zum Basisjahr, leichter Anstieg um knapp 3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. – Deutliche Stückzahlsteigerungen und Veränderungen der CO_2-Faktoren im deutschen Strommix konnten durch Effizienzmaßnahmen und Ausbau der Eigenerzeugung im Jahr 2013 nicht vollständig kompensiert werden.	2020	⊖	↘ 55 %	47 f.

Das Zwischenziel 2013 wurde erreicht ⊕ beziehungsweise nur teilweise erreicht ⊖.

Mitarbeiterverantwortung.

Vielfalt und Chancengleichheit

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite
Strategisches Diversity-Ziel. – Daimler will im Diversity Management weiterhin zu den Spitzenreitern der deutschen Automobilindustrie gehören. Zwischenziel: – Ausbau des globalen Talentpools durch **40 Prozent internationale CAReer-Einstellungen bis 2017.**	**Verankerung Diversity Management.** Feste Verankerung von Diversity Management in den HR-Prozessen, der Unternehmens- und Führungskultur sowie Ausbau des Schwerpunktes Internationalisierung: – **Deutlicher Anstieg der Zustimmungsrate** der Mitarbeiter zu divers zusammengesetzten Teams 2012 (66 Prozent) gegenüber 2011 (61 Prozent). – **Internationalität und Interkulturalität** als Schwerpunkt der Konferenz „Wirtschaftsfaktor Vielfalt 2013“. – 13 „sternchen“-Kinderkrippen mit rund **570 Kinderkrippenplätzen** bundesweit. – Förderung und Initiativen zur Steigerung der Flexibilität von Arbeitszeit und -ort. – **1. Deutscher Diversity-Tag** mit weltweiten Aktionen (62 in Deutschland, 20 international). – **Platz 1** für Daimler im Ranking des Familienministeriums: **„Die frauenfreundlichsten Konzerne“**.	2020 2017	⊕	↗ 75 %	53
Generationenmanagement. – Aufbau eines Generationenmanagements. – Verankerung des Themas Demografie in Unternehmenskultur und Führungsprozess. Zwischenziel: – Fortführung von mindestens **3 dezentralen Demografieprojekten** (zum Beispiel in Bremen und Untertürkheim).	**Aktivitäten Generationenmanagement.** – Durchführung von **Ergonomieanalysen** in Produktionsbereichen. – Einführung und Aufbau eines Pools mit **400 Senior Experts**. – Rollout von „Job Match“ – einer Systematik, mittels welcher unter Einbeziehung der gesundheitlichen Situation für Produktionsmitarbeiter die geeignetesten Arbeitsplätze gefunden werden. – Durchführung einer **Diversity-Studie** zur Generationenvielfalt.	2020	⊕	↗ 60 %	53

Das Zwischenziel 2013 wurde erreicht ⊕ beziehungsweise nur teilweise erreicht ⊖.

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite

Ethische Verantwortung.

Integrität und Compliance

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite
Bewusstseinsbildung. – Auseinandersetzung mit unseren Werten und Grundsätzen.	**Richtlinie für integres Verhalten.** 2013 konzernweite **Verteilung der neuen „Richtlinie für integres Verhalten“**. – Richtlinie steht in **22 Sprachen** zur Verfügung. – **Orientierungshilfe** im Intranet. – **Expertenteam** beantwortet Fragen zur Anwendung. – Fortsetzung des unternehmensweiten Integritätsdialogs. – Schwerpunkt 2013: kritische **Standortbestimmung** zu Integrität (Erreichtes, weitere Ziele, Handlungsbedarfe).	Fortlaufend	⊕	↗ 80 %	13 ff., 16, 30
Nachhaltige Compliance. – Nachhaltige Integration von Compliance innerhalb Daimler.	**Integration von Compliance.** – Weitere Erhöhung der **Effektivität des Compliance Management Systems**. – Weitere **Integration von Compliance** als festem Bestandteil unserer Wertschöpfungskette. – **Effizientere Gestaltung** der Compliance-Prozesse im Unternehmen.	Fortlaufend	⊕	↗ 90 %	17 f.

Menschenrechte

Ziel	Erreichtes 2013	Termin	Zwischenziele 2013	Status	Seite
Risikomanagement. – Weltweiter Ausbau des Risikomanagements für Menschenrechte in 19 Ländern mit Daimler-Produktionsstandorten gemäß UN-Anforderungen, um mögliche Menschenrechtsrisiken frühzeitig zu erkennen.	**Durchführung von Human Rights Compliance Assessments (HRCA).** – 2012: Auftakt-Risikoprüfung für Deutschland, Mexiko und Ägypten. – 2013: HRCAs in Brasilien, Frankreich, Indien, Japan, Spanien, Ungarn, USA und Südafrika. Damit wurden 11 von 19 Ländern analysiert. Mit der Entwicklung eines Systems für eine kontinuierliche Risikobetrachtung wurde auf Basis der HRCA-Ergebnisse begonnen.	2015	⊕	↗ 60 %	16 f.

Das Zwischenziel 2013 wurde erreicht ⊕ beziehungsweise nur teilweise erreicht ⊖.

Bescheinigung über eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung

An die Daimler AG, Stuttgart

Wir haben auftragsgemäss eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit hinsichtlich einzelner von Daimler AG (im Folgenden: die Gesellschaft) ausgewählten Kennzahlen im Nachhaltigkeitsbericht 2013 (im Folgenden: der Bericht), für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 durchgeführt.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter
Der Vorstand der Gesellschaft ist verantwortlich für die Erstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Guidelines Vol. 4 (Seite 16 bis 18) der Global Reporting Initiative (GRI) genannten Kriterien.

Diese Verantwortung umfasst zum einen die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Erstellung des Berichts sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen plausibel sind. Zum anderen umfasst die Verantwortung die Konzeption, Implementierung und Aufrechterhaltung von Systemen und Prozessen, soweit sie für die Erstellung des Berichts von Bedeutung sind.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers
Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Tätigkeiten eine Beurteilung darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die Kennzahlen im Bericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2013 in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Kriterien der Sustainability Reporting Guidelines Vol. 4 der GRI erstellt worden sind.

Die in unserem Auftrag einbezogenen, von der Daimler AG ausgewählten Kennzahlen (CO_2-Emissionen der europäischen Flotte, Energieverbrauch, gesamte CO_2-Emissionen Scope 1 und 2, Abfall-Verwertungsquote, Wasserverbrauch, Unfallhäufigkeit sowie Ausgaben für Stiftungen, Spenden und Sponsoring) befinden sich auf Seite 2 des Nachhaltigkeitsberichts unter ‚Kennzahlen 2013' und den dazugehörigen Detailangaben im Bericht. Die Beurteilung der Wesentlichkeitsanalyse der Gesellschaft war nicht Gegenstand unseres des Auftrags.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 vorgenommen. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und den Auftrag unter Beachtung des Grundsatzes der Wesentlichkeit so zu planen und durchzuführen, dass wir unsere Beurteilung mit einer begrenzten Sicherheit abgeben können.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, so dass dementsprechend eine geringere Sicherheit gewonnen wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Bei der Durchführung des Auftrags haben wir ausserdem die Vorschriften zur Unabhängigkeit und Ethik des Code of Ethics for Professional Accountants, publiziert vom International Ethics Standards Board for Accountants, eingehalten. Dieser Code basiert auf den Prinzipien der Integrität, Objektivität, professionellen Kompetenz und Verhalten, Vertraulichkeit sowie der Sorgfaltspflicht.

Im Jahr 2013 haben wir für Daimler keine Dienstleistungen erbracht, welche unsere Unabhängigkeit beeinträchtigen, noch haben wir bei der Vorbereitung des Nachhaltigkeitsberichts geholfen. Dies qualifiziert uns laut dem Code of Ethics und den bestehenden gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen als unabhängig.

Im Rahmen unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung haben wir unter anderem folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragung von Mitarbeitern der für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts verantwortlichen Abteilungen über den Prozess zur Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung und über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem;
- Einsichtnahme in die Unterlagen zur Nachhaltigkeitsstrategie sowie Erarbeitung eines Verständnisses der Nachhaltigkeits-organisationsstruktur, des Stakeholderdialogs sowie des Entwicklungsprozesses für das Nachhaltigkeitsprogramm der Gesellschaft;
- Befragung von Mitarbeitern der Fachabteilungen, welche die Kapitel Produktverantwortung, betrieblicher Umweltschutz, Arbeitsschutz und gesellschaftliches Engagement verantworten;
- Aufnahme der Verfahren und Einsichtnahme in die Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Analyse, Plausibilisierung und Aggregation der Nachhaltigkeitsdaten sowie deren stichprobenartige Überprüfung;
- Durchführung von Vor-Ort-Besuchen im Rahmen der Untersuchung der Prozesse zur Erhebung, Analyse und Aggregation ausgewählter Angaben des Berichts:
  - in der Konzernzentrale in Stuttgart
  - in den Werken in Mannheim (D)
  - im Werk in Tuscaloosa (USA)
- Analytische Beurteilung der Angaben innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts;
- Abgleich von ausgewählten Daten mit den entsprechenden Angaben im Lagebericht 2013 der Gesellschaft;
- Erlangung von weiteren Nachweisen für ausgewählte Angaben des Nachhaltigkeitsberichts durch Einsichtnahme in interne Dokumente, Verträge und Rechnungen/Berichte von externen Dienstleistern.

Urteil
Auf der Grundlage unserer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die ausgewählten Kennzahlen im Bericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2013 in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Kriterien der Sustainability Reporting Guidelines Vol. 4 (Seite 16-18) der GRI erstellt worden sind.

Zürich, 3. März 2014

PricewaterhouseCoopers AG

Dr. Marc Schmidli

Jonas Buol
Wirtschaftsprüfer

Impressum und Kontakt.

Herausgeber
Daimler AG, Mercedesstraße 137,
70327 Stuttgart, Deutschland

Verantwortlich für den Herausgeber
Thomas Fröhlich

Publications Manager
Mirjam Bendak

Redaktion und Gestaltung
SLau Konzepte & Kommunikation (Beratung/Redaktion)
TEQPRESS - Redaktionsbüro für Technik und verschiedene Redakteure (Redaktion S. 20–35)
TEAMKOM Kommunikation&Design (Gestaltung)
EQS Group AG (interaktiver Onlinebericht)

Fotos
Bildarchiv Daimler AG, Thinkstock (S. 24)

Produktion
Dr. Cantz'sche Druckerei Medien GmbH (Repro)
Bechtle Druck + Service GmbH und Co. KG (Druck)

Kontakt
Daimler AG, HPC E402
70546 Stuttgart
Tel. +49 (0) 711 17-0 (Zentrale)
Fax +49 (0) 711 17-790-95251
E-Mail: sustainability@daimler.com
http://nachhaltigkeit.daimler.com

Dr. Udo Hartmann (Umwelt)
E-Mail: udo.hartmann@daimler.com

Dr. Wolfram Heger (Nachhaltigkeitsmanagement, Menschenrechte, Stakeholder-Dialog, Gesellschaft)
E-Mail: wolfram.heger@daimler.com

Magnus Huber (Einkauf)
E-Mail: magnus.huber@daimler.com

Michael Kanizai (Personal)
E-Mail: michael.kanizai@daimler.com

Carolin Schwarz (Integrität)
E-Mail: carolin.schwarz@daimler.com

© 2014 Daimler AG
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers und mit Bild- und Textverweis „Daimler AG“.

ISSN 2194-5268

FSC
www.fsc.org
RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C014246

Die Naturpapiersorten Circle silk premium white (Umschlag) und Circle Offset premium white (Inhalt) – auf denen der Daimler Nachhaltigkeitsbericht 2013 gedruckt wurden – tragen das Siegel der globalen Zertifizierungsorganisation Forest Stewardship Council (FSC)®. Dieses Siegel dokumentiert nicht nur die Einhaltung von strengen Kriterien für eine verantwortungsvolle Waldbewirtschaftung (Vermeidung von unkontrollierter Abholzung, keine Verletzung von Menschenrechten, keine Umweltverschmutzung), sondern auch die Berücksichtigung eines Kriterienkatalogs bei der Weiterverarbeitung des Holzes inklusive eines nachvollziehbaren Produktkettennachweises (Chain of Custody).

GRI-Index und UN Global Compact.

Daimler gehörte 2000 zu den Erstunterzeichnern des UN Global Compact. Wir bekennen uns zu den zehn universell anerkannten Prinzipien der internationalen Initiative. Zudem zählen wir zu den ersten Teilnehmern der LEAD-Gruppe des UN Global Compact, die sich im Januar 2011 gegründet hat.

In den letzten Jahren haben wir unser Engagement auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit weiterentwickelt und dabei auch unsere Berichterstattung transparenter und verständlicher gestaltet.

Der gedruckte wie der interaktive Daimler Nachhaltigkeitsbericht 2013 orientieren sich an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI). Sie wurden 1997 unter Beteiligung der UN ins Leben gerufen, um einen weltweit anerkannten Leitfaden für die Berichterstattung von Organisationen und Unternehmen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Ökonomie zu schaffen. Die 2013 überarbeiteten Richtlinien (G4) bilden das Grundgerüst für die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Daimler.

Die vollständige Version des GRI-Index finden Sie im interaktiven Onlinebericht.

Vollständiger GRI-Index: Online 003

http://nachhaltigkeit.daimler.com

MATERIALITY MATTERS
Global Reporting Initiative™
AT THE TIME OF PUBLICATION THE G4-17 TO G4-27 DISCLOSURES WERE CORRECTLY LOCATED IN THIS G4 CONTENT INDEX AND FINAL REPORT.
2014

Global Compact LEAD PARTICIPANT

Prinzip 1 Unterstützung der Menschenrechte **Prinzip 2** Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen **Prinzip 3** Wahrung der Vereinigungsfreiheit **Prinzip 4** Abschaffung aller Formen von Zwangsarbeit **Prinzip 5** Abschaffung der Kinderarbeit	Der Achtung und Wahrung der Menschenrechte in unserem Unternehmen und seinem Umfeld messen wir höchste Bedeutung zu. Für uns als Automobilhersteller stehen die Arbeitnehmerrechte, gerechte Arbeitsbedingungen sowie die Absage an jede Form der Diskriminierung und an Zwangs- und Kinderarbeit im Vordergrund. Die Verantwortlichkeit für Menschenrechtsfragen haben wir in unserem Konzernvorstand im Ressort Integrität und Recht verankert und legen auch in unserer Governance-Struktur für Nachhaltigkeit ein besonderes Gewicht auf dieses Thema.	**Prinzip 1** S. 14, 16 f., 54, 67 **Prinzip 2** S. 16 f., 55 f., 67 **Prinzip 3** S. 16 f., 51, 56, 67 **Prinzip 4** S. 16 f., 55 f., 67 **Prinzip 5** S. 16 f., 55 f., 67

Prinzip 6 Vermeidung von Diskriminierung	Um in Einstellungsprozessen eine geschlechtsspezifische oder andere Diskriminierung auszuschließen, orientiert sich die fixe Grundvergütung an der Funktion und Ebene. Dem gleichen Ziel dienen bei der regelmäßigen Einkommensüberprüfung Dokumentationspflicht, Mehraugenprinzip und ein zentrales HR-System, das für Transparenz sorgt. Unsere internen Einkommensüberprüfungen haben gezeigt, dass die individuelle Vergütungshöhe bei vergleichbaren Tätigkeiten durch Faktoren wie individuelle Performance sowie Erfahrung in der Funktion bestimmt wird, nicht aber durch das Geschlecht.	**Prinzip 6** **S. 16 f., 51 ff., 66, 67**
Prinzip 7 Vorsorgender Umweltschutz	Eine besondere Bedeutung kommt dem Vorsorgeprinzip in Bezug auf die Steuerung der lokalen Auswirkungen unserer Unternehmenstätigkeit zu. Das gilt zum Bespiel für den Umweltschutz in der Produktion: In unserem Umweltmanagementsystem haben wir Strukturen und Prozesse definiert, die für unsere Produktionsstätten rund um die Welt ein transparentes Reporting und klare Verantwortlichkeiten auf allen Ebenen sicherstellen. Über 98 Prozent unserer Belegschaft arbeitet an Standorten mit einem nach ISO 14001 auditierten und zertifizierten Umweltmanagementsystem. Zudem führen wir regelmäßig Umweltrisikoanalysen (Environmental Due Dilligence) an unseren Standorten durch.	**Prinzip 7** **S. 20 f., 26 f., 32 f., 34 f., 60–63, 65**
Prinzip 8 Initiativen für größeres Verantwortungsbewusstsein für die Umwelt	Seit dem Jahr 1992 erhebt Daimler systematisch die wichtigsten Umweltdaten aus den deutschen Werken. 1997 und 1998 wurde die Erfassung schrittweise auf die ausländischen Werke ausgedehnt. Seit dem Jahr 2002 wird zur Erfassung und Analyse der Daten eine Datenbank genutzt. Den Daten dieses Berichts liegt die Konzernstruktur des Berichtsjahres 2013 zugrunde, einbezogen sind alle relevanten Produktionsstätten sowie die deutschen Vertriebsniederlassungen. Um die Konsistenz der Zeitreihen so weit wie möglich zu gewährleisten, wurden für den dargestellten Gesamtzeitraum die heute nicht mehr mehrheitlich zum Konzern gehörenden Unternehmensteile herausgerechnet. Insofern können die Zeitreihen von früher veröffentlichten Daten abweichen. Neue Unternehmensteile wurden ab dem Zeitpunkt ihrer Zugehörigkeit zu Daimler berücksichtigt. Die Umweltdaten für 2013 beziehen sich auf insgesamt 75 Standorte und Standortteile.	**Prinzip 8** **S. 20–23, 26 f., 40–50, 60–63, 65**
Prinzip 9 Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien	Die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge sind integrale Aspekte der Fahrzeugentwicklung und werden in den betreffenden Gremien diskutiert und entsprechend umgesetzt. Die Fahrzeuglastenhefte und die Meilensteine im Entwicklungsprozess (Quality Gates) dokumentieren die Umweltauswirkungen und -anforderungen für den gesamten Produktentwicklungsprozess.	**Prinzip 9** **S. 20–23, 26–29, 32 f., 40–46, 60-63**
Prinzip 10 Maßnahmen gegen Korruption	In unserer Richtlinie für integres Verhalten haben wir verbindlich festgeschrieben, dass wir uns an alle relevanten Gesetze, freiwilligen Selbstverpflichtungen und internen Regelungen halten sowie nach ethischen Grundsätzen stets integer handeln. Dabei ist unser Augenmerk vor allem auch darauf gerichtet, alle geltenden Anti-Korruptionsvorschriften einzuhalten sowie einen fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern. Unseren Führungskräften kommt hierbei durch ihre Vorbildrolle eine besondere Verantwortung zu. Integrität und Compliance sind deshalb wichtige Kriterien in der jährlichen Zielvereinbarung und bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte. Im Jahr 2013 haben wir auf Basis unserer Richtlinie für integres Verhalten ein neues webbasiertes Training entwickelt, das unsere Verhaltensgrundsätze und unser gemeinsames Werteverständnis anschaulich vermittelt. Das Training enthält darüber hinaus Kapitel zu integrem Verhalten bei der Aufgabenerfüllung, zur Korruptionsprävention, zu unserem Hinweisgebersystem BPO und zum Kartellrecht. Neben den konzernweiten, hierarchieübergreifend geführten Dialogen über integres Handeln unterstützt uns auch unser an nationalen und internationalen Standards ausgerichtetes Compliance Management System dabei, integres und regelkonformes Verhalten in unserem Tagesgeschäft sicherzustellen. Unsere Compliance-Organisation ist divisional ausgerichtet und versteht sich als Partner der Geschäftsfelder beim Ausloten von und dem Umgang mit marktspezifischen Risiken. Jedes Geschäftsfeld wird von einem divisionalen oder regionalen Compliance Beauftragten unterstützt, der die Geschäftseinheiten zu Compliance berät. Zusätzlich achten weltweit lokale Compliance-Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden. Integres und regelkonformes Verhalten unserer Geschäftspartner ist für uns eine feste Voraussetzung, um vertrauensvoll zusammenzuarbeiten. Bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass sie sich gesetzeskonform verhalten und ethischen Grundsätzen folgen.	**Prinzip 10** **S. 14–18, 30 f., 36, 52, 55 f., 67**

Daimler AG
H70327 Stuttgart, Deutschland
www.daimler.com
www.daimler.mobi